



*Relation d'un voyage dans la Mer
du nord, aux cotes d'Islande, ...*

Yves Joseph de Kerguelen-Trémarec

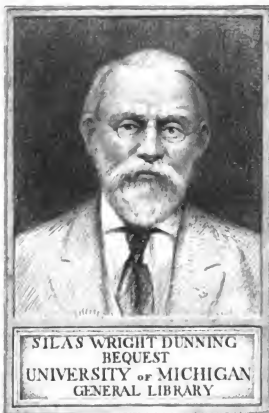
12/.



Thomas Munro.

Esq.

DL
309
.K39
1772



RELATION D'UN VOYAGE DANS LA MER DU NORD.

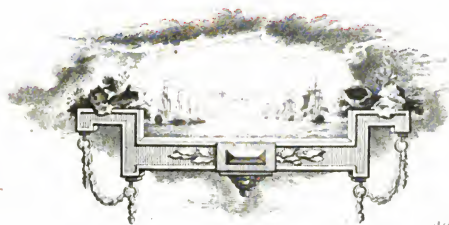
AUX CÔTES d'Islande, du Groenland, de Ferro,
de Schettland; des Orcades & de Norwége;

Fait en 1767 & 1768.

PAR M. DE KERGUELEN TRÉMAREC,

Lieutenant des Vaisseaux du Roi, de l'Académie Royale de Marine, Commandant les Frégates la Folle & l'Hirondelle.

Ouvrage enrichi de Planches.



A AMSTERDAM ET A LEIPZIG,
Chez ARKSTÉE & MERKUS,
MDCCLXXII.



A MONSEIGNEUR
LE DAUPHIN.

MONSEIGNEUR,

*LE CORPS de la Marine du Roi, n'ignore
pas que la Tactique navale entre dans l'ordre de
vos études les plus sérieuses & les plus chéries,
& que vos connoissances dans cette partie étonne-*

* 2

ÉPIÎRE DE'DICATOIRE.

voient nos Officiers les plus instruits & les plus expérimentés. Quelle gloire pour nous , MONSEIGNEUR, que vous daigniez vous occuper de notre art & de nos manœuvres! Quelle noble & vive émulation votre auguste exemple ne vait-il pas exciter dans nos Ports! Quels efforts inouis n'allons-nous pas faire pour nous rendre dignes de vous admirer! L'Ouvrage que vous m'avez permis, MONSEIGNEUR, de publier sous vos auspices, n'est qu'un foible essai du zèle qui m'anime pour le service du Roi. Ce zèle redouble aujourd'hui, & par l'honneur que je reçois de vous présenter ce premier fruit de mon travail, & par la certitude de l'offrir à un PRINCE dont les lumières supérieures l'apprécieront sans doute à sa juste valeur, mais en même tems dont l'indulgente bonté excusera les défauts que son œil pénétrant pourroit y découvrir.

Je suis, avec le plus profond respect,

MONSEIGNEUR,

Votre très-humble & très-obéissant serviteur,

KERGUÉLEN.

AVERTISSEMENT.

L'IMPERFECTION des cartes de la mer du nord, les erreurs que j'ai reconnues dans la situation des ports & des rades où j'ai relaché, les difficultés que j'ai trouvées dans une navigation où il faut lutter contre des courans, essuyer de fréquentes tempêtes, manœuvrer au milieu des glaces, où les variations de la boussole, différentes, pour ainsi dire, à chaque pas, jettent dans des incertitudes continuelles sur l'estime des routes, en un mot tous les obstacles qu'il m'a fallu vaincre, me font espérer que ce journal, qu'on m'a ordonné de publier, sera de quelque utilité.

Quoique j'entre dans plusieurs détails intéressans, sur le climat, l'histoire naturelle, le gouvernement, les mœurs & les coutumes des peuples du Nord, cet ouvrage cependant est moins fait pour ceux dont les jours coulent tranquillement à terre dans le sein de la mollesse, que pour ceux qui par état & par honneur passent d'un hémisphère à l'autre, & bravent mille périls, ou pour enrichir ou pour servir leur patrie. Cette relation n'est donc en

vj A V E R T I S S E M E N T.

général qu'un recueil des observations que j'ai faites sur les erreurs des cartes, sur la situation des ports, sur le gissement des côtes que j'ai parcourues, sur les précautions qu'il faut prendre pour les aborder, sur les mouillages, sur les attentions qu'ils exigent, sur la position des écueils, sur les marées, sur la direction des courans, sur la déclinaison de l'éguille aimantée, enfin sur tout ce qui peut intéresser les navigateurs.

Il n'est pas inutile de prévenir le lecteur que les noms islandois, danois, anglois & norwégiens, sont écrits dans ce journal suivant l'orthographe du pays. Les noms des vents s'y trouvent souvent en abrégé, suivant l'usage, avec la première lettre des quatre cardinaux, Nord, Sud, Est & Ouest; N. S. E. O. ainsi Nord-Ouest; N. O. Sud-Est, S. E. Presque tous les plans des ports & des rades sont sur la même échelle, afin qu'on en connoisse facilement le rapport.

Le nord de la boussole, que j'ai tracé sur mes plans, n'est point corrigé; cela m'a paru plus commode pour la pratique. J'ai cependant eu soin d'indiquer dans le cours de l'ou-

AVERTISSEMENT. vij

vrage la déclinaison de l'éguille aimantée, dans les différens parages dont je fais mention.

Je ne dois pas oublier d'avertir que tous les relevemens de terres & de mouillages sont au compas; que la latitude est toujours nord, la variation nord-ouest, & que je me fers du méridien de Paris.

NOTA. On trouvera à la fin de cet Ouvrage, une explication des termes de Marine qui y sont employés.

EXTRAIT des Registres de l'Académie Royale de Marine.

Du 14 Février 1771.

MESSIEURS DE BORY ET POISSONIER qui avoient été nommés par l'Académie Royale de Marine pour examiner la Relation de deux Voyages dans la Mer du Nord, aux côtes d'Islande, du Groenland, de Ferro, de Schettland, des Orcades & de Norvège, faits l'un en 1767 & l'autre en 1768 par M. KERGUELLEN DE TRÉMAREC, Lieutenant des Vaisseaux du Roi, Commandant les Frégates la Folle & l'Hirondelle, en ayant fait leur rapport, l'Académie a jugé que la publication de cet Ouvrage seroit d'autant plus utile aux Navigateurs, qu'on a peu de détails sur la navigation de cette mer, Le 14 Février 1771.

Le Chevalier de GOIMPY, Secrétaire de l'Académie Royale de Marine.

AVIS au Relieur pour placer les Cartes géographiques & les Estampes.

CARTES GÉOGRAPHIQUES.

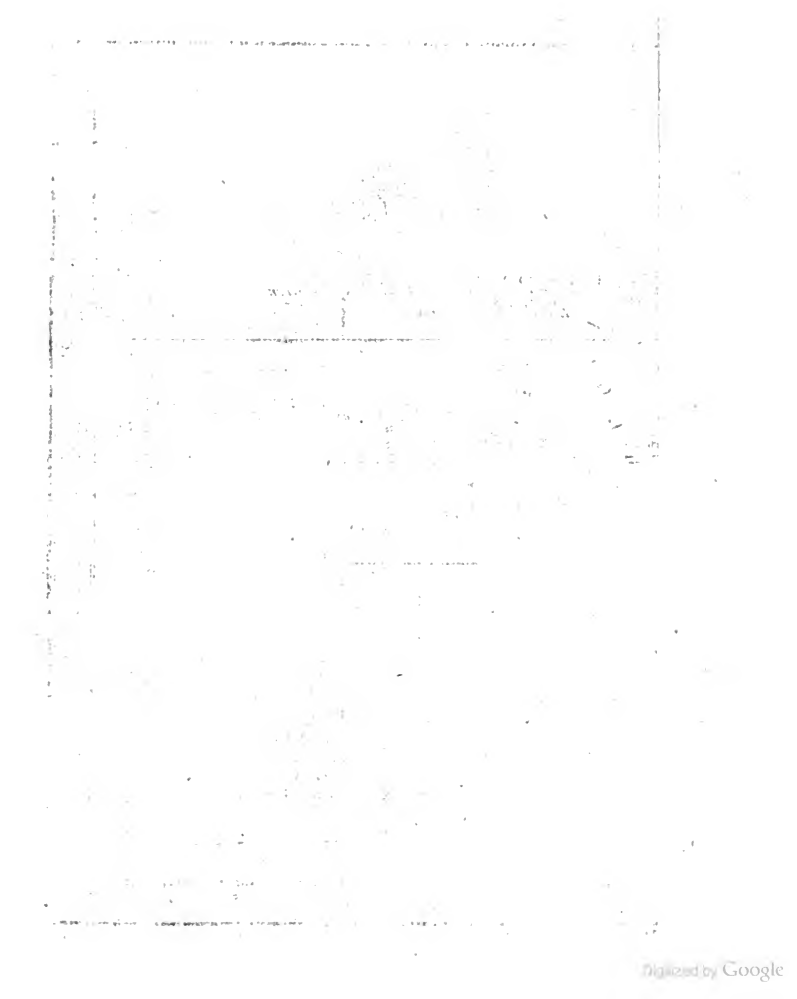
Carte réduite de la mer du Nord,	pages 1
Planche I. différentes vues,	14
Planche II. autres vues,	17
Planche III. plan de Paterfiord,	27
Planche IV. rade de Lus-Baye,	29
Planche V. différentes vues,	153
Planche VI. plan du port d'Ingefou,	86
Planche VII. plan de la rade de Bergues,	96
Planche VIII. cartes de la côte de Norwege,	
avec la suite faisant deux planches,	83.
Planche IX. différentes vues,	142
Planche X. différentes vues,	159
Planche XI. vue du mont Jeugel,	172
Planche XII. plan géométrique de Brand-foom,	180

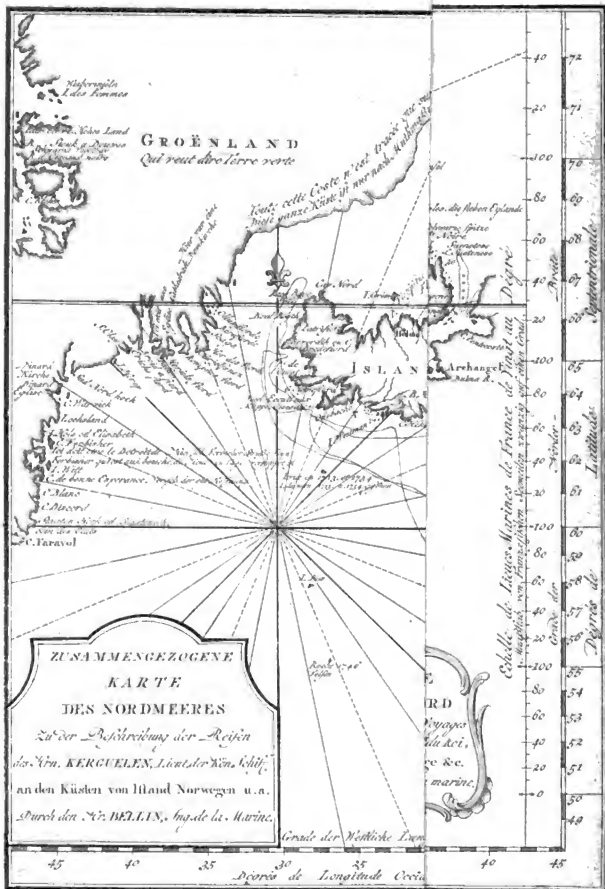
E S T A M P E S.

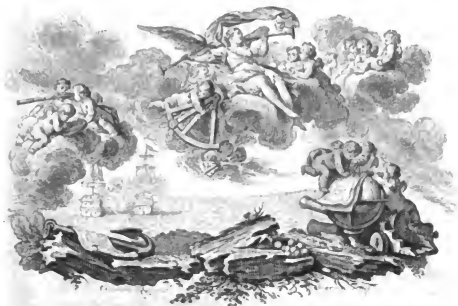
Planche A, Dames Islandoises,	57
Planche B, Combat contre un ours,	113
Planche C, Samoïedes,	118
Planche D, Lapon dans un traîneau,	121

Nota. Le Relieur prendra garde de rogner le moins qu'il pourra, afin de atteindre les Cartes.

RELATION







RELATION D'UN VOYAGE DANS LA MER DU NORD,

*Aux Côtes d'Islande, du Groenland, de Ferro, de
Schettland, des Orcades & de Norwège.*

INTRODUCTION.

LE ROI voulant encourager & protéger la pêche de la morue qui se fait sur les côtes d'Islande depuis le mois d'avril jusqu'au mois de septembre, M. le duc de Praslin, ministre & secrétaire d'Etat au département de la marine, destina la frégate la Folle

Objet de la
mission.

A

2 RELATION D'UN VOYAGE

pour aller en station en Islande, afin de maintenir le bon ordre parmi les pêcheurs François, de les protéger, & de leur fournir les secours dont ils pourroient avoir besoin. Je reçus à Brest, vers la fin de Janvier 1767, un ordre de M. le duc de Praslin de me rendre à la cour, pour affaire concernant le service du roi. Je partis à l'instant même, j'arrivai à Versailles, & je me présentai au ministre, qui me dit qu'il m'avoit choisi pour commander la frégate la Folle, de 26 canons de huit, qui seroit armée de 200 hommes d'équipage, pour aller remplir la mission dont je viens de parler. Quoique cette campagne m'annonçât beaucoup de peines & de fatigues, sa nouveauté & le goût que j'ai toujours eu dès ma plus tendre enfance pour les voyages, me causèrent une satisfaction qu'il ne m'est pas possible d'exprimer. M. Rodier, premier commis de la marine, me fit communiquer différens mémoires & différentes ordonnances, concernant la pêche en question. J'eus l'honneur de voir pour le même objet M. le président Ogier, qui, dans son ambassade en Dannemarck, avoit été à portée de connoître cette branche de commerce, & qui avoit terminé à notre avantage des difficultés élevées à cette occasion. M. le président Ogier eut la bonté de me donner tous les éclaircissemens que je pouvois souhaiter: il me dit que le roi de Dannemarck avoit accordé à une compagnie, formée à Copenhague, le privilège

exclusif du commerce d'Islande; que tout bâtiment étranger, que tout bâtiment même Danois, autre que ceux de cette compagnie, étoit dans le cas de confiscation s'il étoit pris sur les côtes d'Islande; que la compagnie entretenoit des gardes-côtes, pour soutenir ses droits & s'emparer des navires interlopes; que ces gardes-côtes s'étoient rendus maîtres, il y a trois ans, de deux bâtimens de Dunkerque qui avoient été vendus à Copenhague; que ces deux bâtimens étoient des pêcheurs de morue sur la côte d'Islande, qui avoient été surpris dans un port par les gardes-côtes, lesquels leur avoient trouvé de la laine & autres marchandises de contrebande; mais qu'étant alors ambassadeur il les avoit réclamés, & qu'ils avoient été rendus avec dommages & intérêts. M. le duc de Praslin m'ordonna d'aller à Dunkerque, pour conférer avec MM. de la chambre du Commerce sur les moyens de ranimer la pêche, & d'en assurer le succès par la bonne règle & la discipline qu'il falloit établir parmi les pêcheurs. Après avoir pris à Dunkerque toutes les mesures nécessaires, & avoir fait choix de deux marins pratiques des côtes d'Islande, je revins à Versailles recevoir les derniers ordres de M. le duc de Praslin, & je me rendis ensuite à Brest, pour faire armer ma frégate; elle fut mise dans le bassin le premier d'avril, pour être carennée; elle en sortit le 3; & le 4 je commençai mon armement, dont je divisai le détail

4 RELATION D'UN VOYAGE

entre mes officiers, pour accélérer la besogne. M. Duchastel, lieutenant de vaisseau, qui étoit mon second, fut chargé de l'arrimage & du détail général, avec M. de la Martellière, enseigne de vaisseau. M. le chevalier Ferron, lieutenant de vaisseau, eut le détail des vivres, avec MM. Pehan & le Rouge, enseignes de vaisseau. MM. Lerondel & le chevalier Mengeau, enseignes de vaisseau, eurent le soin de l'artillerie & des munitions de guerre, & MM. Dorvault & Mengeau l'aîné, firent travailler aux gréemens & aux appareils. Ma frégate, par les soins de ces officiers, dont les talens sont au-dessus de l'éloge, fut armée en quatre jours, avec des vivres pour six mois. Elle fut conduite en rade le 11 avril, où je mouillai par dix brasses d'eau, fond de sable & vase, & j'affourchai est-sud-est & ouest-nord-ouest, avec une grosse ancre. Etant amarré, je relevai la pointe du Porzic au ouest-quart-sud-ouest, cinq degrés sud, & l'île-ronde au sud, quart-sud-est, quatre degrés est. Ce mouillage est le meilleur de la rade; il se nomme la Fosse, parce que le fond remonte à l'entour; mais, comme il est un peu éloigné du port, il est plus souvent occupé par les grès vaisseaux.

Il ne m'arriva rien d'intéressant en rade, jusqu'au 21 que j'eussai un coup de vent violent de la partie du sud & du sud-ouest. Le temps que je passai en rade fut employé à exercer l'équipage à la manœuvre

DANS LA MER DU NORD. 5

& au canon. M. Duchatel fit les rôles de quart & de combat; celui de combat fut fait d'une façon qui devoit être généralement suivie: c'est de distribuer, par exemple, le quart de tribord sur tous les canons impairs, comme 1, 3, 5, 7, & le quart de bas-bord sur les pièces pairs, comme 2, 4, 6, 8.

Par ce moyen on ne peut jamais être surpris; car le quart qui est de service sur le pont, peut, jour & nuit, armer & servir la moitié des canons. On peut encore se préparer tout d'un coup & se battre des deux bords, en criant tribord à tribord & bas-bord à bas-bord. Enfin, le quart qui veille peut faire l'exercice du canon, sans éveiller qui que ce soit du quart qui repose.



PREMIERE PARTIE.

Contenant la traversée de Brest en Islande.

JE reçus mes instructions de la cour le 26 avril 1767, & le lendemain 27 je partis de la rade de Brest à neuf heures du matin, avec un commencement de flot, & par un vent de nord-est foible, mais qui fraîchit à mesure que je m'éloignai de terre; à cinq heures du soir nous relevâmes l'île d'Ouessant à l'est quart nord-est, distance de cinq lieues & demie. Je fis gouverner toute la nuit au ouest-nord-ouest, pour gagner le large, & voyant au jour que les vents se fixoient dans la partie de l'est, je fis mettre le cap au nord quart nord ouest, pour aller prendre connoissance du cap Clark. Le 28, à midi, j'étois, par la latitude observée, de 48 degrés 46 minutes, & par 10 degrés 3 minutes de différence occidentale du méridien de Paris. J'observai au coucher du Soleil 20 degrés de variation nord-ouest. Le 29 à huit heures & demie du matin, après avoir fait 45 lieues estimées depuis la veille, je découvris le cap Clark. A dix heures étant à sept lieues, dans le sud quart sud-ouest du cap Missene, je fis sonder & je trouvai soixante-cinq brasses d'eau, fond de sable vazard, mêlé de cailloux. Je fis ensuite servir & gouverner

Aterage au
cap Clark.

au nord-ouest-quart-d'ouest. J'étois le 29 à midi, par la latitude observée, de 51 degrés 5 minutes, & par 12 degrés 24 minutes de longitude occidentale. Le sieur Boutanquoy, mon premier pilote, observa le matin 21 degrés de variation. Je remarquai qu'il vaut mieux atterrir sur le cap Missene que sur le cap Clark, parce que le premier est plus haut & plus facile à reconnoître. Je pris connoissance des isles Schyllings, que je trouvai mal jettées sur la carte réduite de M. Bellin, ingénieur de la marine, gravée en 1751. Ces isles courent plus à ouest & ouest-quart-sud-ouest, qu'elles ne sont portées sur la carte en question.

En faisant route depuis le cap Clark, jusqu'aux isles Schyllings, j'ai remarqué que les courans portoient sensiblement dans la partie du nord-est. Après avoir doublé ces isles, je mis le cap au nord-quart-nord-ouest. Le 30, j'observai à midi 52 degrés 44 minutes de hauteur polaire, & j'étois, à mon estime, par 14 degrés 54 minutes de différence occidentale du méridien de Paris. A midi je fis gouverner au nord-nord-est, les vents de la partie du sud est, foibles, & la mer belle.

Estime des
courans.

Le premier mai, j'estimois être à midi, par la latitude, de 53 degrés 18 minutes, & j'observai 53 degrés 30 minutes, ce qui me donnoit 12 minutes de différence en 24 heures; cette erreur ne pouvoit pro-

8 RELATION D'UN VOYAGE

N^o. Je dis
2850 toises,
au lieu de
2853, pour
la facilité du
calcul.

venir de la ligne de loch, dont j'avois fait faire les nœuds de 47 pieds 6 pouces; ce qui doit être, car la lieue marine étant réduite à 2850 toises, par les opérations de Messieurs de l'académie des sciences, qui, en 1672, ont trouvé qu'un degré dans le ciel valoit 57000 toises sur la terre (a). Si l'on prend le tiers de 2850 toises, on aura 950 toises du châtelet de Paris, ou 5700 pieds de roi, & si on les divise par 120, on aura 47 pieds $\frac{1}{2}$ pour chaque nœud ou intervalle qui sépare les nœuds de la ligne de loch. L'erreur ne provenoit pas non plus des demie minutes, que je vérifiai en les comparant entr'elles & au mouvement de l'aiguille à secondes de ma montre. On ne sçauroit vérifier trop souvent ces petits sabliers qui servent à mesurer le chemin par le développement de la ligne de loch, pendant leur durée qui est d'une demie minute; car la vicissitude de la sécheresse & de l'humidité, peut causer de grandes erreurs. Une seule seconde de différence dans la demie-minute, donne plus de 30 lieues de différence sur 1000 lieues de chemin. Il est inutile d'entrer dans de plus grands détails sur cette matiere si souvent traitée, & particulièrement par M. Dechabert, aujourd'hui capitaine de

(a) Eratosthène qui vivoit 250 ans avant Jesus-Christ, avoit cherché le rapport des degrés du ciel aux lieues de la terre, mais ses opérations ne nous ont laissé que des incertitudes.

Nota. Les 57000 toises nous donnent 2850 toises pour la lieue marine, parce qu'en France on veut que le degré contienne 20 lieues.

de fregate, qui, dans son Voyage de l'Amérique septentrionale, fait connoître toutes les causes des erreurs de navigation (a). Il suffit de dire que les 12 minutes de différence en latitude ne venoient point de la ligne de loch ni des sabliers, mais des courans que j'estime porter au nord-est dans cette partie, à cause de la baye de Gallowai, du gissement des terres qui courent nord & sud, & des vents de sud-ouest qui soufflent presque toujours dans ces parages, & qui doivent nécessairement déterminer les courans à porter au nord-est.

Je trouvai encore le lendemain une différence nord de la hauteur à mon estime, & j'aperçus des lits de marée & de goémon qui étoient dans la direction sud-ouest & nord-est, ce qui me confirma dans mon opinion. J'observai le même jour, au coucher du soleil, 22 degrés 50 minutes de variation; & quelque tems avant son coucher nous eumes le spectacle le plus agréable. Les rayons du soleil rompus & réfléchis par d'épais nuages à l'horison, représentoient, à deux lieues apparentes de nous, un fleuve rapide qui sembloit se précipiter en cascades à gros bouillons d'or, d'azur & d'argent. Phénomène.

Le 3, le 4 & le 5 nous n'eumes aucun événement intéressant; les vents varient, & je cours les bords.

(a) M. de Goympy, Capitaine de Fregate, a aussi donné des Remarques très-intéressantes sur le Pilotage.

B

dées les plus avantageuses : j'avois eû jusqu'au 3 les vents de la partie du sud-est.

Le 6, après avoir couru tout le jour au nord-quard-nord est, les vents à l'est gros frais, la mer mâle sous les quatre voiles majeures, les ris pris dans les huniers, je mis à huit heures du soir à la cape, & je ne fis route qu'au jour, parceque je m'estimois à 5 lieues dans le sud-sud-est d'un banc de sable marqué sur les cartes Hollandoises. Le 7 j'observai à midi 56 degrés 41 minutes de latitude, & j'étois par 16 degrés 15 minutes de longitude occidentale.

Le 8, à minuit, il se déclara un coup de vent d'est violent, la mer devint affreuse; il tomboit de la neige & de la grêle; & nous avions plus froid qu'il ne fait à Paris dans l'hyver le plus âpre. Je me souvins alors de l'application que se faisoit M. de Frezier, dans la même circonstance que moi, en doublant le cap Horn, de cette pensée d'Horace.

Melius ne fluctus ire per longos

Fuit an recentes capere flores (a).

En effet, il y a bien de la différence entre la douceur des beaux jours qu'on passe à terre en France au mois de May, & l'horreur du tems qu'il nous falloit essuyer; & quand je comparois la tranquillité de la vie qu'on peut mener à terre quand on a quel-

(a) Hor. liv. 3. Ode 27.

que aisance, avec les fatigues de la mer, surtout dans les mauvais tems; j'étois surpris alors qu'un homme qui jouit d'une fortune honnête, pût se livrer deux fois aux caprices des vents & des flots; mais par une grace d'état une heure de beau tems fait oublier vingt-quatre heures de peine & de périls.

Le 9 nous eûmes continuation du même tems, le vent fut également furieux, & la mer également terrible; je restai à la cape: je voulus porter un moment le grand hunier, avec la misaine, pour couper de jour la latitude d'un autre banc marqué sur toutes les cartes Hollandoises, & dont les Pilotes pratiques que j'avois à mon bord m'assuroient l'existence constatée par la perte de plusieurs Navires; mais je fus forcé de serrer le grand hunier: le banc en question a du nord au sud, suivant les Hollandois, 11 lieues, & de l'est à l'ouest environ 5 lieues. Je l'ai fait marquer sur nos cartes. Je n'affure pas qu'il y ait en cet endroit un haut fond dangereux, mais je suis persuadé qu'il y a un banc, à en juger par la quantité prodigieuse d'oiseaux de toute espèce que j'ai vû couvrir la surface des eaux, par la multitude de ceux qui ne quittent jamais le fond, & par les coups de mer que nous avons reçûs. Je fis sonder plusieurs fois dans le jour, & à l'entrée de la nuit, sans trouver fond; alors, excédé par le mauvais tems & par l'agitation d'un roulis violent qui nous tourmentoît depuis deux jours, je me retirai pour prendre un peu de repos,

Haut fond.

Conjecture
sur un haut
fond.

après avoir ordonné à l'Officier de quart de faire sonder à minuit; ce qui fut exécuté. Après avoir filé 65 brasses de la ligne, on cria fond, parceque le plomb n'en demandoit plus: mais comme le suif qu'on met sous le plomb pour prendre l'impression du fond ne marquoit rien, on crut qu'on s'étoit trompé, & l'on ne voulut point m'éveiller, comme j'avois dit de le faire si l'on trouvoit le fond. Je conjecture que nous avons passé sur l'extrémité du banc, & que nous avons eû la sonde des accords: ce qui me le persuade, c'est qu'examinant au jour le gros bout du plomb où l'on met le suif, je le trouvai empreint de quelques grains de sable fin dont avec le doigt on sentoît l'aspérité, & je pense que la grande agitation des vagues avoit lavé le plomb pendant qu'on le retiroit du fond de la mer, d'autant plus facilement que l'empreinte n'étoit chargée que d'un sable très-fin, qui paroissoit même mêlé de vase.

Le 10 & le 11 nous eûmes continuation du même tems, les vents de la partie de l'est toujours violens, & la mer toujours grosse.

Je m'estimois le 11 à midi par la latitude de 61 degrés 20 minutes, & par 19 degrés 30 minutes de différence occidentale du méridien de Paris. Après midi les vent vinrent au sud-est; ils étoient moins impétueux, je trouvois cependant le tems encor trop mauvais pour attaquer la terre, mais voyant à quatre heures passer plusieurs bâtimens qu'on nomme Dogres, qui

couroient vent arriere au nord-ouest; je jugeai que ces bâtimens qui étoient des Pêcheurs qui alloient en Islande, avoient vû & reconnu la veille les Isles de Ferro, & que certains de leur position ils faisoient route pour aller chercher les Isles de Westerman qui sont au sud de l'isle d'Islande. La manœuvre de ces dogres, & l'ennui du mauvais tems me firent prendre le parti d'arriver. Je tins cependant un peu plus le vent que ces pêcheurs, & je fis gouverner au nord-nord-ouest, afin d'atterrer plus haut, c'est-à-dire, plus à l'est que les isles Westerman.

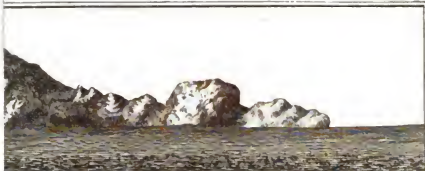
Je fis cette route toute la nuit, & le lendemain 12 mai, à 5 heures du matin, j'eus connoissance du cap Heckla, restant au nord-est, distance de 8 lieues. Ayant reconnu le cap Heckla, je fis route au ouest-nord-ouest pour aller prendre connoissance des isles de Westerman que je vis à huit heures. Je pris hauteur à midi, & par la différence de ma latitude observée à celle des relevemens, je trouvai que la côte étoit portée en général trop sud de 8 minutes sur le grand plan de M. Bellin, publié en 1767. Nous observâmes le matin sur le cap Heckla 29 degrés de variation. J'observai que le cap Heckla a deux pointes qui se prolongent à l'est & à l'ouest. Nous vîmes aussi le mont Heckla qui est à peu-près dans le nord-ouest, corrigé du cap. Le volcan de cette montagne, un des plus considérables de la terre, est connu par ses éruptions fréquentes & quelquefois terribles. J'en par-

Atterrage
d'Islande.

14 RELATION DU VOYAGE

ferai plus particulièrement à la suite de ce journal, Entre le cap Heckla & les isles de Westerman, il y a un grand enfoncement où l'on m'a assuré qu'il y avoit de très-bons mouillages. Il y a sur-tout derriere la pointe de l'ouest du cap Heckla un excellent ancrage, où l'on est bien à l'abri : on y entre avec des vents de la partie du sud & de l'ouest. Il y a plusieurs passages entre les isles de Westerman, mais ils sont peu connus, car ils ne sont fréquentés que par les Islandois ; cependant quelques bâtimens de pêche qui atterrent sur ces isles s'y arrêtent pour pêcher, & j'ai vu un dogre de Dunkerque qui y avoit pris 70 tonneaux de morue en huit jours. Il passe entre toutes ces isles un courant violent, elles m'ont paru s'étendre plus au sud-ouest qu'elles ne sont portées sur les cartes françoises & hollandoises. J'ai tiré la vue de ces isles & du cap Heckla : voyez la planche premiere, figures 1, 2, 3 & 4. La distance des isles Westerman à la pointe occidentale d'Islande est bien observée sur la carte de M. Bellin. Les courans portent au ouest-nord-ouest depuis le cap Heckla jusqu'aux isles aux Oiseaux, mais au milieu de ces isles les courans portent au nord-ouest avec des remoux épouvantables. Il y est pleine mer à 11 heures lorsque la lune est en conjonction ou en opposition. Entre les isles de Westerman & la pointe d'Islande, voisine des isles aux Oiseaux, il y a des mouillages à la côte à l'abri des vents de la partie du nord, mais si le vent vient

Planche I.



Heckla restant au N. E. distance de 8. Lieues.
Heckla, wenn man gegen N. O. 8. Seemeilen davon ist.



Heckla restant à l'E. N. E. distance de 9. Lieues.
Heckla, wenn man O. N. O. 9. Seemeilen davon ist.



restent depuis le N. O. 7. N. jusqu'au N. 7. N. E. dist. de 4. L.
Eulände von N. W. N. bis N. N. O. in der Entfernung von 4. Seem.

Fig. 4.



des Isles Westerman restant au N. E. distance de 5. Lieues.
Westermans Insel gegen N. O. 5. Seemeilen davon.

à changer il faut lever l'ancre au plutôt pour se mettre au large. Toute cette côte est très-saine, & le passage est très-beau au milieu de toutes les isles aux Oiseaux.

Environ 20 lieues dans le sud de la pointe occidentale d'Islande, il y a un amas de roches qui forment une isle basse & dangereuse; elle n'étoit pas sur nos cartes, mais les Hollandois la connoissent: on l'a souvent vûe. Un habitant d'Islande, homme de beaucoup d'esprit & d'une grande érudition, qui a fait plusieurs voyages à Copenhague, qui a même écrit un abrégé de l'histoire naturelle d'Islande, m'a souvent parlé de cette isle dangereuse qui n'étoit marquée que sur les cartes hollandoises. Lui ayant envoyé une carte françoise d'Islande à grands points, où j'avois marqué au crayon la position de cet amas de roches suivant les Hollandois: il m'écrivit, pour me remercier, une lettre en latin, qui étoit la langue qui me permettoit de jouir de sa savante & instructive conversation; & voici ce qu'il me marquoit en me parlant de cette isle basse. *Lætus video te ipsum notovisse scopulos quos ipse semel vidi transeundo.* „ Je vois, dit-il, avec plaisir „ que vous avez vous-même marqué sur votre carte „ cet amas de roches que j'ai vû un jour en passant ”.

Isle dangereuse.

Le 12, à 6 heures du soir, les vents commencerent à souffler de la partie du nord-est gros frais. Je fis gouverner au nord-ouest quart d'ouest à sec, pour ne pas dépasser les isles aux Oiseaux avant le jour. Le vent nous faisoit faire sans voile neuf nœuds, c'est-à-dire,

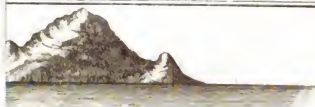
trois lieues par heure. A deux heures du matin, m'estimant nord & sud de la plus occidentale des isles aux Oiseaux, je voulus mettre de la voile pour ferrer le vent, mais comme il forçoit toujours, je fus obligé de mettre à la cape à la misaine & à l'artimon.

Le 13 j'observai à midi 63 degrés 15 minutes de latitude, & je m'estimois par 26 degrés 15 minutes de différence occidentale du méridien de Paris.

Coup de vent.

Dans la nuit du 13 au 14 le vent devint encor plus furieux : Je fis amener la vergue d'artimon pour prendre les ris, & à une heure après minuit (il faisoit alors grand jour) la force du vent étoit si terrible que la mer qui étoit toute couverte d'écumes ne pouvoit point s'élever. Ce qui me surprenoit le plus, c'étoit de voir dans le fort de ce coup de vent des milliers d'oiseaux qui couvroient la surface de la mer & que l'approche & les mouvemens du vaisseau n'épouvantoient point. La force du vent les avoit sans doute dégradés des isles des Oiseaux. Tous ces mauvais tems commençoient à fatiguer ma fregate qui étoit ancienne; elle faisoit de l'eau, & nous étions obligés de pomper de deux heures en deux heures. La crainte d'être contraint de relacher, & de ne pouvoir remplir ma mission, commençoit à me donner de l'inquiétude, mais le 15 le vent diminua; le thermometre qui étoit la veille à 4 degrés au-dessous de 0, ou de glace, monta de 3 degrés; d'où je tirai le présage d'un plus beau tems : en effet, le vent passa au sud-est petit frais vers

123



restant au N.E. distance de 7. Lieues.
 in der Entfernung von 7. Seemeilen N.O.



N.E. & l'E. N.E. distance de 6. Lieues, tems ouvert.
 N.O. & l'E. N.O. 6. Seemeilen daren bey trübem Wetter.



N.E. au N.E. distance de 6. Lieues, le tems couvert.
 N.W. gen N.N.O. 6. Seemeilen daren, bey trübem Wetter.



Bemel, restant de l'E.S.E. au S.E. distance de 8. Lieues.
 In der Entfernung von 8. Seemeilen daren O.S.O. gen S.O.

les huit heures du soir; je m'estimois dans le sud de la plus au large des îles aux Oiseaux, distance de onze lieues. Je mis le cap au nord, pour en avoir connoissance; mais je ne vis aucune île, parce que sans doute les courans qui portent à ouest étoient plus forts que je ne les estimois. Quand je crus être plus nord que les îles aux Oiseaux (ce que je jugeai par le chemin que j'avois fait, & par la mer que je trouvai tout-à-coup belle, parce que j'étois en dedans des terres,) je fis gouverner au nord-est, pour ferrer la côte & en avoir plutôt connoissance.

Le 16 à huit heures du matin, je découvris le mont Jeugel au nord-est, distance de quinze lieues. J'en ai tiré la vue, voyez planche II. figure 5. Ce mont, ou plutôt ce cap, qui est très-avancé en mer, est aussi très-élevé sur l'horison; je pense qu'on peut le voir d'un beau tems de vingt lieues. Il faut remarquer que, comme les terres d'Islande sont presque toutes & presque toujours couvertes de neige & se ressemblent par la couleur, il faut, pour les distinguer ou les reconnoître, faire attention & à la hauteur & à la configuration. Ayant observé la latitude sous ce cap, je connus par les relevemens qu'il est bien placé sur les cartes, mais sa pointe septentrionale n'est point assez prolongée au nord-nord-ouest. Les courans portent au nord dans cette partie; la variation y est de 31 degrés. Entre les îles aux Oiseaux & le cap Jeugel il y a une grande baie, qu'on nomme la baie de Hannefiord;

Mont Jeugel.

Planche II.
fig. 5.

18 RELATION D'UN VOYAGE

elle n'est presque point connue des Pêcheurs, & mes recherches se sont bornées à apprendre que plusieurs belles rivières se jettent dans ce petit golfe, & que, dans le sud de cette baie, il y a une île au pied de laquelle on pouvoit jeter l'ancre par quatre brasses d'eau à l'abri de tout vent.

Bredervick.

En continuant ma route au nord-est, j'eus connoissance à deux heures de la pointe de Bredervick ou Brederfiord. La baie de Bredervick, qui est entre la pointe qui porte ce nom & le mont Jeugel, est très-vaste & très-profonde. Elle a douze lieues d'ouverture: elle reçoit plusieurs belles rivières; on y trouve un grand nombre d'îles, derrière lesquelles je suis persuadé qu'il y a de très-bons mouillages; mais ils ne sont pas connus. Les Pêcheurs ne fréquentent même cette baie que depuis trois ans. On y prend cependant beaucoup de morues. Quand les vents sont de la partie du nord, on peut mouiller avec sûreté à la côte septentrionale de la baie, on y est par quinze & vingt brasses d'eau fond de sable: on y mouille souvent, mais cet ancrage n'est bon que par des vents de la partie du nord.

Le 17 au matin, les vents à l'est, je fis porter pour ranger la pointe de Bredervick, dont il ne faut pas approcher plus près que de la longueur de deux cables à cause d'un récif, ou d'une bature qui s'étend au large de la pointe. Lorsque j'eus doublé cette pointe, je distinguai, malgré la brume, plus de quatre-vingt

bâtimens de pêche, je me mis au milieu de cette flotte, moitié françoise, moitié hollandoise, & j'arborai un pavillon blanc & bleu au perroquet de misaine (signal de convention), pour me faire connoître. Je rangeai plusieurs pêcheurs françois, afin de m'informer des nouvelles de la flotte & du succès de la pêche; je parlai à un bâtiment de Dunkerque, qui me dit qu'il avoit déjà pris dix last; ce qui étoit considérable dans un mois de pêche, car il faut quatorze tonnes pour faire un last. Il m'ajouta qu'il avoit prix six last sur les îles de Westerman, où il s'étoit arrêté huit jours.

Il y a 32 degrés de variation à la pointe de Brederick. Nous l'avons observé plusieurs fois & par des hauteurs correspondantes, & par des observations méridiennes; car tout le monde sait que, lorsque la hauteur polaire est grande, les observations ortives & occases ne sont pas bien certaines.

Le 18, le 19 & le 20, les vents varient continuellement, tantôt nord-est, tantôt sud-ouest, tantôt faibles, tantôt impétueux. On éprouve toujours dans ces partages une très-grande instabilité de la part des vents; ils soufflent cependant plus souvent de la partie du nord-est & du sud-est. J'employai ces trois jours à reconnoître la côte, à faire des relevemens & des remarques sur le gissement des terres.

Le 21, les vents à ouest, & ne voyant que deux ou trois bâtimens, je courus au nord-nord-ouest pour chercher la flotte. A dix heures du matin, étant à six

ou sept lieues de terre, je m'aperçus que la mer étoit blanche devant moi à l'horison. Les deux pratiques de ces côtes que j'avois à bord de ma frégate, m'assurèrent que cette blancheur n'étoit autre chose que la mer même qui étoit glacée. Je continuai ma route au nord-nord-ouest pour reconnoître ce que je voyois; & m'étant approché à une demi-lieue de cette blancheur, la surface de la mer me parut exactement glacée, & ne faire qu'un corps solide, depuis le nord-ouest du compas jusqu'au cap de nord qui restoit à l'est-sud-est. Je virai de bord pour m'éloigner du danger, & en avertir la flotte. L'année précédente, le passage ou le détroit entre Groënland & l'Islande avoit été entièrement fermé par les glaces pendant tout l'été. Je ne puis m'empêcher de faire ici quelques réflexions sur cette mer glacée, & sur les montagnes de glace qu'on trouve dans les mers du nord, dans la navigation d'Europe à l'Amérique septentrionale, & quelquefois en doublant le cap Horn. On en voit qui, semblables à des isles ou plutôt à des continents, paroissent avoir plusieurs lieues de longueur & plus de deux cens pieds au-dessus de la surface de l'eau. Comment rendre raison de la formation de ces masses énormes? Tout le monde sait que le défaut d'agitation en tout sens des parties insensibles cause le froid, & que le froid est la cause véritable & immédiate de la formation de la glace, qu'il en est d'autres moyennes & accidentelles, comme les esprits

Cause de la formation de la glace.

de sel & de nitre, qui répandus dans l'air y causent même au milieu de l'été un froid si violent, que les lacs & les rivières en sont glacés (a). Ainsi les vents de nord dans la partie du nord, & les vents de sud dans la partie du sud, contribuent au froid & à la formation de la glace, parce qu'ils apportent des pôles, des corpuscules ou des atomes froids, qui s'insérant dans la surface des corps, suspendent l'agitation des parties insensibles. Je vais entrer dans quelque détail pour développer les causes diverses du froid & de la glace.

J'établis d'abord pour principe une matière éthérée; subtile & active, qui environne & qui pénètre plus ou moins tous les liquides. Or si l'on chasse la matière subtile qui coule entre les interstices d'un liquide quelconque, si l'on diminue son mouvement, si l'on affoiblit son ressort, en sorte qu'elle ne puisse plus vaincre la résistance des parties intégrantes du liquide (c'est ce que fait le froid), on aura de la glace; ainsi la formation de la glace est l'effet immédiat du moindre mouvement de la matière subtile qui constitue le feu & la chaleur.

Voici maintenant les causes accidentelles. Le sel, le nitre, le salpêtre, sont la première cause accidentelle de la formation de la glace. Dans les endroits où ils abondent l'air s'en charge, ils entrent dans les

(a) Voyage du Levant, Lettre 18.

22 RELATION D'UN VOYAGE

pores des liqueurs comme autant de petits coins, ils ferment le passage aux parties grossières de la matière subtile, arrêtent l'agitation des particules insensibles des liqueurs, par-là les durcissent & les changent en glace; c'est ainsi que se forment dans certaines cavernes dont le voisinage est nitreux, des pyramides de glace, telles qu'on en trouva trois de quinze pieds de hauteur au mois de septembre 1711, dans une caverne auprès du village de Chaux, à cinq lieues de Besançon (a). J'admets le vent pour la seconde cause accidentelle de la formation de la glace.

Bien des gens s'imaginent que le vent est un obstacle à la formation de la glace; il est vrai que lorsqu'il a beaucoup de prise sur une grande surface d'eau, comme sur les fleuves, sur les lacs, & sur les mers, il les empêche quelquefois de geler tant qu'il les agite, & qu'il ôte aux parties intégrantes du liquide le tems de s'unir, mais il est toujours certain en général que le vent doit accélérer la congélation, comme je vais l'expliquer. Dans un tems froid qui tend à la gelée, le vent sec, comme celui de nord-est pour notre climat, contribue à la congélation; car l'air qui se trouve en repos sur la surface d'un liquide, prend à-peu-près le degré de froideur de ce liquide, & s'y maintient; ainsi la matière subtile qui circule entre les interstices du liquide, & dont le mouvement

(a) Hist. de l'Acad. 1712, p. 22.

est toujours proportionné au mouvement de celle qui l'environne immédiatement, n'est pas encore assez affoiblie pour permettre la congélation; mais si l'on hâte la communication de la froideur à la surface du liquide en chassant violemment l'air qui la touche, & en mettant à sa place (comme fait le vent) un air plus froid; plus dense, & tel qu'il le faut pour procurer la congélation, on affoiblira la matiere subtile extérieure qui touche le liquide, & par ce moyen celle qui y est renfermée, laquelle doit toujours diminuer de mouvement jusqu'à ce qu'elle soit abaissée au degré nécessaire pour demeurer en équilibre avec la premiere. Cependant si le nouvel air restoit en repos, il n'y auroit pas encore de congélation; mais si l'on continue à chaque instant de chasser l'air de dessus la surface du liquide, & si l'on y en substitue toujours un qui soit au degré de froideur nécessaire pour la congélation, il est évident qu'il communiquera à la fin au liquide son degré de froideur, & qu'il diminuera le mouvement de ce liquide jusqu'à la congélation; ainsi le vent produit la congélation comme un éventail excite en nous le sentiment de la fraîcheur en chassant d'autour de nous l'air échauffé par la chaleur du sang & la transpiration.

La troisieme cause accidentelle de la formation de la glace est l'affoiblissement de la chaleur extérieure du soleil causé par l'éloignement de sa source, par la position oblique & désavantageuse des surfaces

qui reçoivent les rayons, enfin par l'interposition des vapeurs, & d'une atmosphère épaisse & profonde, comme la brume qui nous intercepte en partie ses rayons. Il faut aussi remarquer que l'obliquité de la sphère fait que les rayons solaires sont interceptés par une plus grande quantité d'air.

Il est encore plusieurs autres causes accidentelles, comme le climat, les circonstances locales, & la suppression d'un souffle central, ou de vapeurs qui s'élèvent continuellement du sein de la terre. Plusieurs Physiciens, & nommément un célèbre Académicien, ont admis le feu central (a).

D'après cette petite dissertation & l'examen des circonstances, il est facile de concevoir que la mer se glace aux environs des pôles même à plusieurs lieues du rivage (b), & qu'on trouve à la mer de gros morceaux de glace; mais comment expliquer l'élévation de ces pyramides, de ces îles, & de ces tours flottantes qu'on découvre de six ou huit lieues? Il faut que ces montagnes de glaces formées d'abord par différens glaçons réunis, doivent leur élévation à des neiges, & à des pluies glacées en tombant sur ces glaces; & je suis porté à croire que parvenues à une certaine grosseur, elles augmentent toujours en masse. Un savant Anglois qui écrivoit vers le milieu du siècle
passé,

(a) M. Dortous de Mairan, p. 57.

(b) Mémoires de Trévoux 1717, p. 1995.

passé, adoptoit l'opinion des glaces perpétuelles, surtout aux environs des pôles, & les faisoit monter si haut, qu'il en déduisoit la figure de la terre sensiblement alongée sur son axe (a): c'est ainsi qu'il explique l'apparence éliptique de l'ombre terrestre sur le disque de la lune dans deux éclipses, dont l'une fut observée par Kepler, & l'autre par Ticho Brahé; mais toutes ces raisons sont défectueuses. La mer ne se glace autour des pôles qu'à quinze ou vingt lieues de terre, & les montagnes de glace que les navigateurs y rencontrent, ne font pas plus d'effet sur le globe de la terre que ne feroient cinq ou six grains de millet répandus sur la surface d'un globe de quatre pieds de diamètre.

Le 22, les vents au nord-ouest gros frais, de la brume, & la mer mâle; voyant, en un mot, toutes les apparences d'un coup de vent, je pris le parti d'arriver pour me mettre à l'abri dans la baie de Patrifjord. A onze heures du matin, dans un instant d'éclairci j'aperçus plusieurs bâtimens qui gagnaient différens ports pour se sauver du mauvais tems. Pour moi, je préférois la baie de Patrifjord, parce que l'un des directeurs de la Compagnie danoise y fait sa résidence, que c'est de toute la côte la rade la plus sûre, & qu'on peut dire en se servant de l'expression de Virgile: *Sedes tutissima navi*. J'entrai dans la baie

Relâché à Patrifjord.

(a) M. Childrey, histoire des singularités d'Ecosse,

fondant continuellement, je trouvai par-tout trente à trente-cinq brasses d'eau fond de vase : & quand j'eus dépassé & doublé les magasins de la compagnie que je laissai à bas-bord à un demi-quart de lieue, je vins mouiller dans une anse formée par une pointe de gros graviers, où je fis tomber l'ancre par vingt-deux brasses d'eau fond de vase. Je restai quelque-tems à pic pendant qu'on fondoit autour de la frégate ; & lorsqu'on eut reconnu qu'il n'y avoit aucun danger, je filai quatre-vingt brasses de cable, & j'affourchai sud-est & nord-ouest. Alors je relevai le magasin du directeur au nord-nord-est, les pyramides de pierre qui sont sur la pointe de gravier au nord 5 degrés est, & la première pointe en-dehors de la baie au nord-ouest quart de nord 5 degrés nord. J'aurois pu mouiller plus près de terre, & m'enfoncer davantage dans l'anse ; mais il ne m'auroit pas été si facile d'en appareiller. L'instant de mouiller est lorsqu'on est nord, & sud de la pointe de gravier.

Aussi-tôt que ma frégate fut amarrée, j'allai chez le directeur de la Compagnie danoise, à qui je dis que le mauvais tems m'avoit forcé de venir mouiller dans cette rade, que le Roi de France m'avoit envoyé sur les côtes d'Islande, pour mettre la discipline & faire régner le bon ordre parmi les pêcheurs françois, pour les empêcher de commercer avec les Islandois, ni de rien faire contre les privilèges de la Compagnie. Le directeur me reçut avec une hon-

nête froideur, & ne me parut point persuadé de ce que je lui disois. On lui avoit rapporté qu'il y avoit trois frégates françoises en ces parages, qu'elles y étoient venues pour protéger la fraude avec les infulaires, & que nous avions très-certainement de mauvais projets; mais il ne tarda point à être dissuadé & convaincu du contraire. L'exacte discipline que je fis observer, détruisit bientôt les mauvaises impressions qu'on lui avoit données sur notre compte. J'avois toujours un sentinelle dans mes bâtimens à rames; je ne laissois descendre à terre que les officiers, & je m'adressois au directeur pour tout ce dont j'avois besoin.

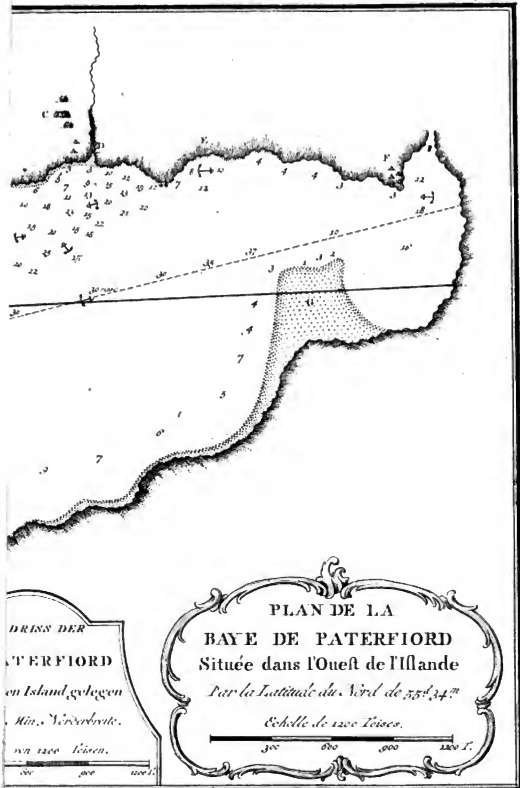
Le lendemain de mon arrivée dans cette baie, les vents toujours au nord-ouest, le ciel serein, & le tems assez doux, je fondai la rade, & je fis des relevemens. Je continuai les mêmes opérations pendant plusieurs jours. Je déterminai la position des principales pointes par les moyens d'une regle apinule de cuivre, garnie d'une lunette, & je parvins à faire un plan de la baie, auquel on peut avoir confiance & pour louver & pour mouiller, quoiqu'il ne soit pas levé avec le dernier degré de précision. Les sondes sont très-exactes, & j'ai marqué d'une ancre les différens mouillages. Voyez planche III.

Cette baie est très-grande, & cinquante gros vaisseaux de guerre peuvent y mouiller très en sûreté: l'entrée en est très-facile, il n'y a aucun danger, il

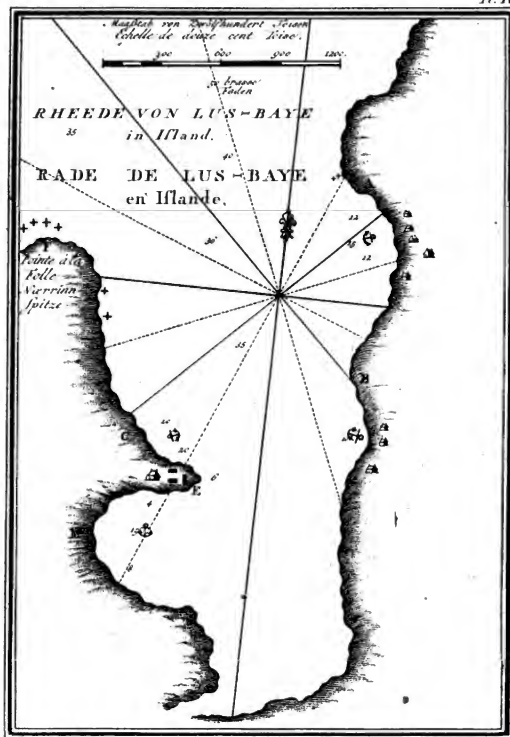
Planche III.

Remarques
sur la rade de
Patixford.

faut seulement avoir attention de bien veiller les huniers, d'en avoir toujours les driffes & les cargues en main, quand on entre avec des vents traversiers; car il vient des vents impétueux, & des tourbillons par les gorges des montagnes qui peuvent faire démâter & même périr un bâtiment. Il ne faut point non plus ranger de trop près la côte, parce que, comme elle est très-élevée, on peut s'y trouver en calme, & être porté à terre par les courans. Toute la baie est très-saine; il n'y a rien à craindre qu'un banc de sable, marqué *C* sur mon plan, lequel banc se prolonge depuis la côte de l'ouest jusqu'à la moitié de la rade vers la côte de l'est; mais il est très-éloigné du bon mouillage, comme on peut le voir par le plan: car, des qu'on a doublé la pointe de gravier *B*, il faut venir sur bas-bord pour mouiller dans l'anse où l'on voit trois ancrs. Le fond y est de vase forte; on est à portée de faire de l'eau à la rivière *D*; on est à couvert des vents les plus fréquens & les plus forts en cette baie, qui sont ceux de la partie de l'est, & je serois d'avis d'y affourcher nord-nord-ouest & sud-sud-est. Les marées & les courans n'y ont point de force, & les vents du large ou de nord-nord-ouest n'y sont point violens; car avant de parvenir dans le fond de la baie, leur force est détruite, & leur direction souvent changée par les différens vents qui sortent des différentes gorges des montagnes: j'ai même vu des bâtimens de pêche venans du large par un coup de vent de







nord-ouest trouver du calme, & le vent même contraire en approchant le mouillage.

Pour avoir l'établissement des marées en cette baie, & savoir combien la mer y marne, je fis planter en deux endroits que j'avois choisis & nivelés, deux règles de bois bien exactement divisées par pieds & par pouces; l'une étoit au point de la laisse de basse-mer, & l'autre au point où elle parvenoit lorsqu'il est pleine-mer. Par-là je réussis à connoître que la mer marnoit à Patriford de dix pieds trois pouces, & que le 27 mai, nouvelle lune, la mer y étoit pleine à cinq heures & demie, qui est l'établissement de ce port.

Le 28, les vents au nord presque calmes & la mer belle, j'allai reconnoître & sonder la rade de Lufbaye, qui est à l'est de celle de Patriford; & après en avoir relevé toutes les pointes avec Messieurs Duchatel & Mengaud, j'en pris le plan, sur la foi duquel on peut, au moyen de celui que j'ai tracé planche IV, aller choisir son mouillage sans courir aucun risque.

Planché IV.

On voit premièrement par la seule inspection de la carte & du plan qu'il y a beaucoup d'eau par toute la baie, qui est très-belle & très-saine. Il y a deux rochers à bas-bord, en entrant à l'est de la baie auprès de la pointe *A*, & quelques autres à stri-bord en entrant à l'ouest de la baie, auprès de la pointe *F* que nous avons nommée la pointe de la *Folle*; mais ces rochers sont très-près de terre, & par conséquent ne sont point dangereux. Il y a un mouillage à bas-

Rade de Luf-
baye.

bord dans l'anse *A*, mais on n'y est point à l'abri des vents d'ouest; il vaut mieux mouiller dans l'anse *B*, ou dans l'anse *C*; mais le meilleur ancrage est, sans contredit, dans l'anse *M* au sud des cases ou cabanes marquées sur la pointe de cailloux *E*. On y est exactement à couvert de tous les vents. La mer ne peut jamais y être mâle; on pourroit, après avoir mouillé une grosse ancre par quinze brasses d'eau, envoyer un grêlin avec une ancre à touer à terre au nord de la grosse ancre, laquelle ancre à touer seroit bien retenue par de bons piquets plantés dans les graviers ou cailloux. Au défaut de piquets, on se sert de pinces de fer, de barres de cabestan ou d'anspects. On se trouve ainsi affourché nord & sud, on a deux ancres à barbe pour les vents d'est qui y font les plus violens, & l'on a deux ancres à mouiller s'il vient à surventer; car, comme je l'ai dit, il ne faut mettre à terre qu'une ancre à touer avec des grêlins mariés; qu'il faut avoir grand soin de fourrer. Il faut faire le sud-sud-est du compas pour entrer dans Lusbaye, & le sud-quart de sud-est pour donner dans Patrixfiord.

Coup de vent.

Le 29 à midi, il se déclara un coup de vent affreux du nord-est, qui dura quarante-huit heures. Comme j'étois mouillé au pied d'une grosse montagne qui me couvroit, la mer n'étoit pas bien mâle; mais la vitesse des nuages & le sifflement des poulies attestoient la force du vent. Nous avions un froid insupportable, & le thermomètre de M. de Réaumur étoit le 30 au

matin à 4 degrés au-dessous de *O* ou de *Glacé*. La tempête poussa à l'entrée de la baie plusieurs gros morceaux de glace détachés sans doute de la mer glacée dont j'avois eu connoissance. La vue de ces glaçons, qui paroissoient former une chaîne de deux lieues de longueur, m'étonna moins que d'apprendre que la rade de Patrifjord étoit, pour ainsi dire, toute glacée le 14 mai. C'est cependant ce que le directeur m'a certifié, ainsi qu'à tous mes officiers. La tempête fit relâcher à Patrifjord trente-six bâtimens de pêche françois & hollandois, dont plusieurs avoient des avaries que je fis réparer avec diligence, & dans trois jours les plus endommagés reprirent la mer.



SECONDE PARTIE.

Contenant la description d'Islande.

PENDANT le séjour que j'ai fait en Islande, je n'ai rien négligé pour m'instruire de toutes les particularités de cette Isle, de la vie des insulaires, de leurs mœurs, de leur religion & de leur gouvernement. J'ai tout examiné; & les fréquentes conversations que j'ai eues avec M. Olave, qui réside depuis plusieurs années à Patxiord, & qui est plein d'érudition, me mettent dans le cas de satisfaire sur tout ce qui peut concerner l'Isle d'Islande, la curiosité du lecteur. Quelques écrivains ont parlé de l'Isle d'Islande, mais seulement sur le rapport de quelques pêcheurs, de quelques marins peu instruits & très-ignorans dans la science des observations. C'est sur des relations orales, faites par des gens qui alloient à la pêche de la morue, que M. Anderson, Bourguemestre de Hambourg, a donné l'Histoire naturelle d'Islande, écrite en allemand. M. Horrebows a donné aussi en allemand une description historique & physique de cette Isle, avec des observations critiques sur l'histoire de M. Anderson. Ces deux auteurs se contredisent souvent. Nous avons encore une description d'Islande par la Peireire, auteur du système des Préadamites. Voilà les trois écrivains

vains qui nous ont donné quelques connoissances de l'Islande; mais comme ces relations sont toutes fautives, je pense que le lecteur ne sera pas fâché d'en trouver ici une plus exacte & plus fidele. Je suivrai pas à pas M. Horrebows, qui, né danois, est plus instruit.

L'Isle d'Islande est située dans les mers du nord, & entre le 63 & le 67^e degrés de latitude, & entre le 15 & 30^e degrés de longitude occidentale, méridien de Paris. L'Étymologie du nom de cette isle vient, je crois, du mot *ice*, qui, en anglois, veut dire glace, & de *land*, qui signifie terre, c'est-à-dire terre de glace, & par corruption on a dit & écrit *Island*, au lieu de *Iceland*. Les neiges qui couvrent cette isle presque par-tout & en tout tems, semblent appuyer cette opinion.

Étymologie
d'Islande.

L'Islande a de longueur cent trente lieues communes, de vingt-cinq au degré, & soixante-dix lieues de largeur; elle n'est éloignée des isles de Ferro que de soixante-dix-huit lieues marines, de vingt au degré; & elle n'est point à plus de trente-cinq lieues du Groënland, qui, dans la partie qui regarde l'Islande, est inaccessible par les glaces & les rochers qui l'environnent.

Les histoires ne fixent point positivement le tems de la découverte de l'Islande; quelques écrivains l'ont prise pour la Thulé des anciens, dont Virgile fait mention (a)

(a) Tibi serviat ultima Thule, Virgil. lib. 1. Georg.

dans son premier livre des Georgiques. Je trouve plutôt cette Thulé dans l'isle d'Irlande, éloignée de l'Irlande de cent soixante-quatre lieues. Angrimus Jonas, auteur de la chronique islandoise, réfute dans son *Specimen Islandicum* le sentiment des écrivains, entr'autres Pontanus, qui ont prétendu que l'Irlande étoit la Thulé des anciens.

Cette isle fut découverte en 798 par Nadocus, qui la nomma *Sneeland*, à cause de la quantité de neige qui couvroit la terre. En 872, un Suédois, nommé Gardanus, la reconnut plus exactement. L'année suivante, un pirate norwegien, appelé Flocco, la nomma *Iceland*; & l'an 874, un nommé Ingulfe ou Ingultus, seigneur de Norwege, s'y réfugia pour avoir tué deux barons de son pays. Il la trouva inculte, & peu habitée; il passe pour en avoir été le premier roi.

Tout ce que je viens de dire prouve que l'Irlande fut très-peu connue, & je crois que nous en devons les premières notions à M. Anderson & à M. Horrebows.

Les cartes de cette isle ont été jusqu'ici très-défectueuses. L'Europe n'avoit d'autres cartes de l'Irlande que celle d'André Velleius, danois, gravée en 1585, copiée par les Hollandois en 1698, & par M. Bellin en 1751, pour sa carte réduite des mers du nord. Cet habile hydrographe, dont les travaux utiles nous ont procuré une belle collection de plans & de cartes en tout genre, m'avoit donné une carte à

grands points de cette île, réduite d'un grand plan levé sur les lieux par des ingénieurs danois, & achevé en 1734; mais je l'ai trouvée très-mauvaise & très-dangereuse. Je n'ai rien négligé dans mes deux campagnes pour la corriger, & je me flatte que tous les navigateurs seront très-satisfaits de celle que M. Belin doit publier d'après mes remarques & mes observations.

L'île d'Islande n'est, pour ainsi dire, qu'un composé de montagnes & de rochers escarpés qui se coupent en formant des chaînes presque parallèles, selon les quatre points cardinaux du monde; mais entre ces rochers & ces montagnes il y a de belles plaines & de beaux vallons, qui fournissent de très-bons pâturages pour les troupeaux. Ces montagnes sont presque toutes stériles, incultes, & toujours couvertes de neige & de glaces. Plusieurs de ces montagnes sont des volcans, mais le plus fameux de l'île & même de la terre entière est celui du mont Heckla: il a vomi, en 1766, & jetté une si grande quantité de pierres, que la mer en étoit couverte à vingt lieues au large, dans la partie du sud. Il n'est pas étonnant que ces pierres furnagent, pénétrées comme elles le sont par un feu actif qui leur ôte toutes les parties solides. Les montagnes toujours couvertes de glaces se nomment Joekul ou Joekelen; il en sort l'été de grands torrens, dont les eaux troubles & sales répandent la plus mauvaise odeur. Dans le voisinage de ces Joekelen, il y

Volcans.

36 RELATION D'UN VOYAGE

a quelques montagnes plus hautes, mais où les glaces ne subsistent pas toute l'année, parce qu'il s'y rencontre sans doute du salpêtre qui les fait fondre. Une chose singulière qu'on voit souvent dans les Jockelen, c'est qu'ils croissent, décroissent, s'élèvent & s'abaissent de jour en jour; chaque instant, pour ainsi dire, ajoute à leur forme, ou la diminue. Par exemple, si l'on veut suivre les traces de quelqu'un qui a passé la veille dans les montagnes, on perd ces traces tout-à-coup au pied d'une masse énorme de glace, qu'il est impossible de traverser; & si l'on veut faire le tour de ce morceau de glace en remontant par la droite ou par la gauche, on retrouve les traces du voyageur à la même hauteur, & sur la même ligne que les premières, ce qui prouve que ce monceau de glace n'existoit pas le jour précédent; il faut convenir que ce phénomène est très-singulier.

Façon de
voyager.

On voit qu'il est difficile de voyager dans ce pays. Il n'y a point de route pour les chariots & charettes; on peut aller à cheval, & transporter ses effets sur des chevaux; mais il y a bien des endroits où l'on ne peut aller qu'à pied, & où les marchands sont obligés de tout porter sur le dos: d'ailleurs un voyageur n'est pas sûr de pouvoir passer dans une année par où il aura passé la précédente; car les dégels font quelquefois séparer en deux des morceaux de roches qui forment des obstacles invincibles, & les torrens qui se précipitent des montagnes font rouler dans les

chemins des monceaux de pierres, qui les comblent souvent & rendent le passage impraticable.

L'Islande compte aujourd'hui plus de soixante-dix mille âmes: elle fut autrefois plus peuplée avant cette terrible peste, appelée *peste noire*, qui ravagea tout le Nord au milieu du quatorzième siècle. Les annales islandaises ne font point mention de cette calamité. On fait seulement par tradition orale que la contagion étoit dans les plaines & les vallons couverts d'une rosée épaisse, & que, pour éviter la mort, il falloit gagner les plus hauts rochers.

Les parties maritimes de l'Isle sont plus peuplées que l'intérieur du pays, à cause de la quantité prodigieuse de poissons qui se jettent sur les côtes, & de la facilité du commerce avec les vaisseaux de la Compagnie établie en différens ports. L'Islande seroit encore plus peuplée sans les fréquens tremblemens de terre qui ont plus d'une fois fait périr bien des habitans; & quoiqu'en dise M. Horrebows, qui tourne en ridicule M. Anderson sur les incendies de terre & les tremblemens dont il donne la description, on jugera par le récit même de M. Horrebows si les incendies sont des jeux dont on puisse plaisanter. Voici ce qu'il en dit lui-même (a): „ En l'année 1726, on „ éprouva quelques tremblemens de terre dans les „ cantons du nord; à la suite de ces tremblemens,

Population.

Tremble-
ment & in-
cendies de
terre.

(a) Observation critique, p. 39.

39 RELATION D'UN VOYAGE

„ une grosse montagne, nommée Krafle, commença
 „ à vomir avec un fracas épouvantable de la fumée,
 „ du feu, des cendres & des pierres. Spectacle horri-
 „ ble pour ceux qui demeuroient aux environs, & sur-
 „ tout pour deux voyageurs qui passoient au-dessous
 „ de cette montagne! mais il ne leur arriva point de
 „ mal, parce qu'il n'y avoit point de vent, & que
 „ les pierres enflammées que vomissoit le volcan re-
 „ tomboient perpendiculairement. Il brûla deux ou
 „ trois ans; & en 1728 le feu se communiqua à quel-
 „ ques montagnes de soufre, situées près de ce vol-
 „ can; elles brûlerent pendant quelque-tems jusqu'à
 „ ce que les matieres minérales qui s'étoient fondues
 „ formassent une riviere de feu qui coula de ces mon-
 „ tagnes vers le sud. Alors les habitans établis sur le
 „ bord du grand lac, appelé *My-Varne*, à trois lieues
 „ de distance de cette montagne, eurent peur de cette
 „ riviere brûlante, qui s'approchoit de leur demeure.
 „ Ils enleverent la charpente de leur maison pour al-
 „ ler habiter ailleurs; enfin elle continua à couler, &
 „ à avancer jusqu'aux métairies, & au lac dont nous
 „ venons de parler. Là elle renversa, brûla & consu-
 „ ma une ferme appelée *Reikchild*, ses prairies, &
 „ deux autres fermes appelées *Gross* & *Fragrenes* qui
 „ étoient situées vers les rives les plus basses du lac.
 „ Cette riviere de feu se jeta ensuite dans le lac *My-
 „ Varne*, avec un bruit effroyable, en formant un
 „ bouillonnement & un tourbillon écumant & hor-

„ rible ". On peut juger des incendies & des tremblemens de terre de l'Islande par cette description de M. Horrebows, qui certainement n'aura rien dit de trop; car il paroît très-porté, comme danois, à pallier les vices physiques d'une isle de Dannemarck, mais il est très-vrai de dire que l'Islande est sujette à toutes sortes de catastrophes. On voit tout-à-coup des montagnes s'abaisser & des lacs se former, des joekelen ou monts de glace se fondre, s'enflammer, & joindre la double horreur des naufrages & des embrasemens.

On trouve en plusieurs cantons d'Islande des sources d'eau chaude. MM. Horrebows & Anderfon s'accordent sur la description des effets singuliers de plusieurs de ces sources; mais la plus curieuse de toutes ces fontaines est celle qui est située près d'une métairie, appelée *Raycum*, dans le district d'Huzevig. On y voit trois sources chaudes, éloignées l'une de l'autre d'environ trente toises; l'eau bouillonne en chacune alternativement. Ces trois sources sont dans un terrain plat; deux d'entr'elles jettent à travers des pierres leur eau, qui s'élève à dix-huit pouces de hauteur. La troisième a une ouverture ronde, de la grandeur d'une cuve de brasseurs, & porte ses eaux à la hauteur de dix pieds. Ce qu'il y a d'étonnant, c'est que ces trois sources ne jettent de l'eau qu'alternativement, & après avoir bouillonné trois fois; ce qui sert d'avertissement à ceux qui sont près

Sources chaudes.

de se retirer. Quelque chose de bien remarquable, c'est que si l'on y jette une pierre de quelque grosseur qu'elle soit, la force du bouillonnement la rejette. M. Olave m'a dit que les habitans voisins des sources chaudes y font cuire leur viande & leur poisson, & que les voyageurs y font bouillir de l'eau pour faire du thé.

Marbre. On trouve du marbre en quelques endroits de l'Islande, & très-souvent du crystal dans les rochers.

Crystal. Le crystal d'Islande a la propriété de doubler tous les objets qu'on regarde au-travers. M. Horrebows pense que c'est moins un crystal qu'une espece de pierre spéculaire, *lapis specularis*. Il se trompe, ainsi que quelques auteurs qui ont cru, à cause du tissu feuilleté de ce crystal, que c'étoit une sorte de talc. On l'a mis aussi au rang des sélénites; mais il est démontré que c'est un spath calcaire, qu'il faut prendre garde de confondre avec d'autres substances qui lui ressemblent. On peut consulter à ce sujet l'excellent ouvrage d'Huygens sur la lumière, & les mémoires de l'académie des sciences, année 1710, p. 341.

Métaux. L'Islande renferme dans son sein des mines de cuivre & de fer, & j'ai moi-même souvent trouvé dans les montagnes des morceaux purs de ces métaux. M. Horrebows assure qu'on rencontre tous les jours, presque à la surface de la terre, de gros morceaux d'argent; ce que je n'ai point vu, je n'ai même entendu dire à personne qu'il en eût découvert.

Il y a du soufre dans les montagnes & dans les plaines. On le reconnoît par les vapeurs qui s'élèvent de la terre, & par le voisinage des sources chaudes. Le soufre est toujours couvert d'une couche de limon ou de sable. Ce limon est de différentes couleurs, blanc, jaune, vert, rouge & bleu. On creuse seulement deux ou trois pieds pour trouver de très bon soufre. On choisit de préférence les endroits où l'on voit une petite éminence, au sommet de laquelle est un foyer par où s'exhale une vapeur chaude. A peu de distance de l'éminence, on trouve du soufre en petits morceaux détachés, mais c'est sous l'éminence même qu'on trouve le soufre le plus compact & en plus grande quantité. Les ouvriers qui travaillent à l'exploitation des mines de soufre, ont soin d'envelopper leurs souliers de morceaux de gros drap de laine pour ne pas se brûler les pieds; en effet le soufre sortant de la mine est si chaud, qu'il est impossible de le tenir dans les mains.

Soufre.

M. Horrebows critique M. Anderson sur ce qu'il dit qu'il n'y a point de bois en Islande; il fait ensuite le détail de deux ou trois forêts, qui, dit-il, ont plus d'une demi-lieue de tour. Pour moi, je n'ai point vu du tout de bois; & l'on m'a dit qu'il y avoit seulement en quelques endroits des brossailles & de petits buissons, tels que des ronces & des genévriers: mais la Nature toujours bienfaisante, dédommage les insulaires par la quantité prodigieuse de bois que la mer jette sur

Disette de bois.

42 RELATION D'UN VOYAGE

le rivage en plusieurs parties de l'île. Sur les côtes où la mer ne porte pas de bois, les habitans font du feu avec de la tourbe & des arettes de poisson trempées dans de l'huile faite avec des foies de morue. Dans plusieurs endroits, en creusant la terre, on arrache de vieilles racines, qui prouvent que l'île fut autrefois couverte de bois.

Bois fossile.

M. Olave m'a aussi montré des morceaux d'une espèce singulière de bois qu'on trouve dans le sable, & plus souvent au milieu des pierres. Ce bois qu'il nommoit en latin *lignum fossile* est noir, lourd, & ressemble à l'ébène. Les Islandois le nomment *schwar-tzen brand*, qui veut dire en françois *noirs tisons*. On le trouve en morceaux larges & minces, & toujours entre des rochers qui l'enveloppent. Ce bois (si c'en est un) mérite toute l'attention des naturalistes. Voici ce que m'en dit M. Olave dans une de ses lettres.

„ Ad petrefactorum classẽ quidam retulerunt ligna
 „ fossilia, non recte, fortè quia ipsa non viderunt;
 „ natura enim illorum quæ ligni instar diffendi, edo-
 „ lari, & nitidissime perpoliri patiuntur probat con-
 „ trarium. Non tamen hoc fossile genus lignum est
 „ nec vegetabile cum vasa non habeat succo nutri-
 „ tio recipiendo idonea, non in terrâ radices agat nec
 „ supra terram diffundat ramos. Ab Islandis *schwar-
 „ tzen brand* livè nigrum tignum appellatur. E fissuris
 „ rupum sese exserit impurum, corticosum vel magis
 „ terrestre; intrinsecus fibris gaudet subtilissimis, in

„ longitudinem porectis ; quo penitius est eo perfectius
 „ optimum flexile , ebœno non cedit. Hinc ab acco-
 „ lis in orbes , scriniorum pedes , mensas , &c. torna-
 „ tur. Omni ligno gravius in aqua mergitur , non pu-
 „ trefcit , nec igni admotum facile inflammatur , sed
 „ uritur terræ instar. Materia videtur esse ligni ana-
 „ logum , generatione minerale ; quâ ratione in Islandia
 „ dia primum provenerit tam diu latet , quam diu
 „ ejus constitutio perspecta non habetur. Quare ne
 „ foret curæ pretium ejus naturam exquisitius rimari ”.
 „ Le lecteur ne sera pas fâché que j'aie rapporté ce
 fragment de lettre qui peut servir à faire connoître la
 nature de ce bois folide.

Un botaniste trouveroit en Islande bien de l'occupation. Je n'entre point dans le détail des plantes salubres que la terre produit en grande quantité , & dont plusieurs sont inconnues en France : ces objets ne sont point de mon ressort , mais j'ai remarqué , en admirant la sagesse de la Providence , que les simples les plus nécessaires aux habitans y sont très-communs , comme l'ail , l'oseille & le cochlearia , excellens préservatifs contre le scorbut , la maladie dominante du pays. On y trouve aussi par-tout de l'angélique ; elle y croît en si grande abondance , que les habitans en font souvent leur nourriture , & en donnent à leurs bestiaux ; elle est d'ailleurs d'un goût exquis , & d'une grandeur extraordinaire.

Mais la plante la plus singulière & la plus précieuse

F 2

Plantor:

Plante dont
on fait du
pain.

44 RELATION D'UN VOYAGE

est celle qu'ils trouvent sur les rochers, c'est une espèce de mousse qui ressemble assez au pulmonaire. Beaucoup d'Ilandois en font de la farine, qu'ils préfèrent à celle de froment. Ils la nomment *fialla-gras*, herbe de rocher. M. Olave, dans une de ses lettres, me fait l'éloge de cette plante, en m'en envoyant une poignée, il s'explique en ces termes. „ Mitto tibi, „ Domine, herbam panis apud Islandos succedam, „ pulmonariæ vicinam, diu Muscus Islandicus „ nominata est hæc herba crescit in saxetis altiorum „ montium, ita ut jure dici possit Deum nobis dare „ panem à lapidibus. Nanquam crescit in terra vel „ humo neque radices agit dapibilem missum ex ea „ paramus, pultem frequentissime cum lacte tam jucundam & salubrem ut omnibus farinaceis ante ponam, nam, est etiam excellentissimum pectorale, tutissimumque in dysenteria medicamentum. On voit que M. Olave, qui est très-versé dans la Botanique, attache à cette plante bien des vertus salutaires.

Fruits.

Les légumes & les fruits ne peuvent venir en Islande, parce que, comme le remarque M. Anderson, le froid est trop excessif; & quoiqu'en dise M. Horrebows, qui dit avoir mangé des groseilles dans le jardin du gouverneur à Besfsted, je pense qu'il est plus difficile de faire venir des raves en Islande que des ananas à Paris. Il n'est pas plus possible d'y faire croître du bled; & les ordonnances sur l'agriculture, qui servent d'autorité à M. Horrebows, ne

Agriculture.

prouvent point que les terres d'Islande furent jadis ensemencées; car la sagesse des loix prévoit tous les jours des cas qui n'arrivent pas.

On ne voit en Islande aucune bête fauve. Il y vient quelquefois des ours portés sur des glaçons du Groënland; mais dès qu'ils ont pris terre & qu'on les apperçoit, ils sont tués à coups de fusil ou de lance: il en vient de noirs, de blancs, de grisâtres & de tigrés, mais ils n'ont jamais le tems de se multiplier..

Ours.

Le seul animal farouche qui soit en Islande est le renard. On en voit de noirs, de bleus, de rouges & de blancs. Les habitans, pour prendre beaucoup de ces animaux, placent dans la campagne un mouton ou un cheval mort, qui répand au loin une odeur forte. Les renards allechés par l'odeur, se rassemblent autour de la charogne, auprès de laquelle le chasseur a eu soin de se pratiquer une loge d'où il voit sans être vu, & d'où il peut tuer quatre ou cinq renards à chaque coup de fusil.

Renards.

Il y a beaucoup de chevaux en Islande, la race en est petite, elle vient, selon M. Anderson, de Norvege, & de l'Ecosse, selon M. Horrebows; elle ne fort peut-être ni de l'un ni de l'autre de ces deux pays. Quoiqu'il en soit, les chevaux islandois ont beaucoup de force & de vitesse. On voit dans les montagnes d'Islande des milliers de chevaux qui passent plusieurs années sans entrer sous aucun toit; ils

Chevaux.

ont l'instinct de rompre la glace avec les pieds pour trouver de la nourriture. Les chevaux de selle restent tout l'hiver à l'écurie; mais quand un habitant veut des chevaux pour le travail, il envoie dans les montagnes des valets qui les rassemblent, & les prennent avec des cordes. Les chevaux qu'on retire des montagnes à cinq ans, deviennent ordinairement les plus beaux & les plus vigoureux du pays.

Moutons.

Les Irlandois élèvent beaucoup de moutons. Chaque ferme ou métairie a son troupeau; il y a des fermiers qui ont jusqu'à cinq bergeries. On laisse en certains cantons errer les moutons toute l'année, même l'hiver, dans les montagnes. On a seulement soin, quand la mauvaise saison commence, de retirer dans les bergeries les agneaux qui n'ont pas un an, car ils ne pourroient supporter le froid comme les vieux moutons qui sont mieux fourrés. Ces animaux sont obligés de faire une ouverture dans la neige pour trouver de l'herbe: c'est un bien très-casuel pour les habitans, ces pauvres gens perdent souvent dans un instant le fruit de leurs peines. Lorsqu'il tombe beaucoup de neige & que le vent est violent, des troupeaux entiers, forcés de céder à son impulsion, se trouvent sur les bords de la mer, & sont ensuite enlevés par un second orage. M. Horrebows en a vu, dit-il, qui, par la force du vent, avoient été transportés à quatre lieues en mer. Il arrive souvent que lorsque les moutons sont dans les champs en hiver

lorsqu'il tombe de la neige, & qu'il gele, ils se ramassent en pelotons, alors leur toison elle-même se gele, de manière qu'ils ne peuvent plus se dégager, & qu'ils ont au-dessus d'eux plus de vingt pieds de neige. Ils restent dans cet état jusqu'à ce que le tems permette de les chercher & de les sauver. Quelquefois on les retire sains & saufs, mais quelquefois aussi ils sont étouffés par le poids de la neige, ou étranglés par les renards qui leur font une guerre cruelle. On lit dans M. Anderson une particularité qui paroît fabuleuse. Il raconte que lorsque les moutons sont obligés de rester quelques jours dans la neige, la faim les force à se manger la laine, & qu'ils subsistent ainsi jusqu'à ce qu'on vienne les secourir. Ce fait m'a été certifié dans le pays; on m'a de plus ajouté, que lorsque le propriétaire s'en apperçoit, il tue les moutons possédés de cette manière trop nuisible aux autres, parce qu'elle détruit leur vêtement, qui est leur unique défense contre le froid. La laine des moutons est très-belle, mais elle est de différente qualité, selon les différens quartiers de l'isle, qui est d'une grande étendue.

L'Islande a beaucoup de bœufs & de vaches. Ces animaux sont de petite taille. Les bœufs ont un goût sauvage; les vaches donnent beaucoup de lait (a),

Bœufs &
vaches.

(a) Les Islandois, au défaut de foin, nourrissent leurs bestiaux avec des sautes de poisson bouillies.

quelques-unes en donnent vingt pots par jour; leur lait est admirable, c'est la nourriture & la boisson des malades; le petit lait est la boisson principale de ceux qui se portent bien, ils la nomment *fyre*. Elle devient aigre en vieillissant; c'est alors qu'ils la trouvent bonne & saine: ils y mêlent même souvent du jus d'oseille quand elle est trop fraîche.

Gibier.

Tout le gibier d'Islande consiste en becasses, beccassines & perdrix. La perdrix, que les insulaires appellent *riper*, est blanche, elle est plus grosse que les nôtres, elle a les pattes couvertes d'un duvet comme celles d'un lapin: les perdrix ont également les plumes blanches dans la Laponie (a), & sont grosses comme celles d'Islande. Les Islandois les tuent à coup de fusil, ou les prennent dans les lacs.

Oiseaux de proie.

L'Islande est remplie d'un nombre infini d'oiseaux de proie de toute espèce, comme aigles, vautours, éperviers, faucons, hiboux, corbeaux, & beaucoup d'autres qui ont des noms particuliers, ou qui n'en ont point. De tous les oiseaux, le faucon est celui qui mérite le plus notre attention. On en trouve de blancs, de gris-blancs & de gris. Il est reconnu que les faucons d'Islande sont les meilleurs, ils sont plus gros & plus forts que ceux des autres pays, & peuvent chasser plus de douze ans. Le Roi de Dannemarck en envoie chercher tous les ans. Il paye cinquante livres

(a) M. Linnæus, page 268.

livres de notre monnoie pour un fauçon gris, & quatre-vingt livres pour un blanc.

Il y a beaucoup d'oiseaux aquatiques, comme cignes, oies, canards, plongeurs, &c. mais le plus remarquable & le plus lucratif pour les habitans est le canard qui donne l'edredon. Ce canard rapporte un double profit aux Islandois; il produit des œufs excellens qu'on peut lui faire renouveler jusqu'à trois fois, & il fournit un précieux duvet.

Cet oiseau forme l'intérieur de son nid avec le duvet qu'il arrache de son estomach, ensuite il pond trois ou quatre œufs. L'habitant à qui le nid appartient, enlève le duvet & les œufs; la femelle se déplume encore, refait son nid, & pond d'autres œufs qu'on lui enlève de nouveau: alors le mâle se déplume à son tour, refait le nid, & la femelle pond des œufs pour la troisième fois; mais on les lui laisse; attendu que si on les enlevait trois fois, elle n'en feroit plus & abandonneroit pour toujours ce canton malheureux, ce qui feroit une perte considérable; car les petits viennent l'année suivante se multiplier dans l'endroit où ils ont pris naissance. On a dit à M. Anderson que les Islandois mettoient un bâton d'une demi-aune de long dans le nid des canards à duvet, afin d'obliger la femelle à pondre une quantité d'œufs assez grande pour couvrir le haut du bâton, au point de pouvoir s'asseoir dessus pour les couvrir. Je suis surpris que M. Anderson ait publié

de pareilles fables ; mais tout ce que je viens de dire est dans le vrai. Nous avons tué pendant notre séjour en Islande beaucoup de ces animaux mâles & femelles, & j'ai remarqué que le duvet que l'on arrache au mâle qui a beaucoup de plumes blanches, est bien plus beau & plus fin que celui de la femelle.

Poissons.

La quantité de poissons de toute espèce qui abondent sur les côtes d'Islande est prodigieuse. On en pêche toute l'année ; cependant le tems le plus convenable est depuis le mois de mars jusqu'au mois de septembre. On y prend des harengs, des cabeliaux ou morues, des égreffins, des hillebuts, des solles, des plies, des flaitans, des colins, des maqueraux, des rayes, &c. Tous ces poissons sont assez connus, mais nous en avons pris qui étoient d'une grandeur extraordinaire ; nous pêchâmes un jour un flaitant qui pesoit trois cens livres. Le poisson le plus singulier de cette côte est celui que nous nommons loup, & que les Islandois nomment *steen-bit*, c'est-à-dire *mangeur de pierres*, en effet, quand on l'ouvre, on le trouve toujours plein de petites pierres ou gravier : il se nourrit aussi de petites morues, auxquelles il fait continuellement la guerre. Toutes les fois que le tems le permet les Islandois vont à la pêche dans les baies, ou même à une ou deux lieues en mer ; ils s'embarquent dans des esquifs légers, nommés *yolles*. Le poisson le plus commun & qui fait la grande richesse des habitans est le cabeliau, ou la grande morue que ces

insulaire nomment *forfch*, c'est leur principale denrée marchande; ils en tirent leur subsistance en le changeant contre les choses dont ils ont besoin. C'est ce même poisson que les François & les Hollandois vont pêcher sur les côtes d'Islande, depuis le mois de mars jusqu'au mois de septembre. Les bâtimens dont ils se servent, & qu'ils appellent *dogres*, sont d'environ cent tonneaux. La pêche commence à la pointe de Brederwick, & finit à la pointe de Langernefs, en remontant par le cap de Nord & par l'isle Grims. On pêche à l'hameçon, qu'on garnit d'un morceau de viande crue ou du cœur d'un poisson pris récemment. La pêche des dogres françois ou hollandois se fait ordinairement à quatre ou six lieues en mer, à quarante ou cinquante brasses de profondeur. Plusieurs bâtimens vont même quelquefois à quinze lieues au large pêcher par cent brasses d'eau. A mesure qu'on prend de la morue, on la décolle, on la lave bien, on l'habille, on la met en des tonnes avec du sel de mine ou de Lisbonne. Voilà comme se fait cette pêche qui occupe tous les ans quatre-vingt bâtimens françois, & plus de deux cens hollandois. La morue ainsi préparée est délicate & blanche, le sel de mine contribue à lui conserver la blancheur, parce qu'il ne dépose point sur le poisson une vase noire, comme fait le sel de France. On est surpris, vu la quantité prodigieuse de morue qu'on prend tous les ans sur le grand banc, dans le Nord, &c. que la mer n'en soit

52 RELATION D'UN VOYAGE

point dépeuplée; mais un physicien qui a eu la patience de compter les œufs d'une morue, & qui a trouvé dans une seule neuf millions trois cens quarante-quatre mille œufs, rassure par ce calcul les observateurs, & prouve que la génération de ce poisson est plus forte que sa destruction. Après la morue ou le cabeliau, le poisson le plus commun sur les côtes de la mer du Nord, est le hareng, dont la pêche est d'un produit infini pour les nations boréales. Ce poisson est si abondant, que, malgré l'énorme quantité qu'on en prend, on calcule que le nombre des harengs pris chaque année par tous les pêcheurs dans les mers du Nord, est au nombre de ceux qui peuplent tous les ans ces mers, comme un est à un million. Cette pêche nourrit en Hollande plus de cent mille personnes. M. Huet évalue le produit annuel de la pêche des Hollandois en harengs à vingt-cinq millions, dont dix-sept millions de pur gain & huit millions pour les frais. Doot soutient qu'en 1688 quatre cens cinquante mille Hollandois furent employés à la pêche du hareng ou à ce qui la concerne.

Balcine.

On voit une grande quantité de baleines, sur-tout dans l'été, sur les côtes d'Islande. J'en ai vu douze ou quinze ensemble, à cinq ou six lieues de terre, dans le nord des îles aux Oiseaux; je leur fis tirer une vingtaine de coups de canon à boulet, pour exercer mes canonnières qui en blessèrent plusieurs. On prend en Islande beaucoup de saumons; & dans les lacs,

tels que le Myvarne dont j'ai déjà parlé, on trouve quantité de truites excellentes, que les habitans sechent & salent, pour en faire leur nourriture pendant toute l'année. Les anguilles sont aussi très-communes, mais les Islandois ont pour ce poisson une aversion singulière.

Après avoir détaillé les productions d'Islande, il convient de faire connoître la constitution, les travaux, & la vie privée des Islandois. Ces peuples sont d'une taille ordinaire, & d'un tempérament robuste; ils jouissent d'une santé admirable; une éducation mâle, une vie sobre, pénible & frugale contribuent sans doute à leur donner cette trempe forte. Ils sont en général alertes & bienfaits; ils ont de belles dents & presque tous des cheveux blonds. Les femmes ne sont point d'une aussi bonne constitution que les hommes, leurs occupations sont fort douces; elles travaillent & préparent les laines, & leur plus grande peine est de faire le foin. Leurs couches ne sont point faciles, & aussi heureuses que le dit M. Anderson; un instant après leur délivrance, elles ne vont point se baigner & se remettre à leur ouvrage. Dans les différens séjours que j'ai faits en ce pays, mon chirurgien en a accouché plusieurs avec les mêmes difficultés, & je sais qu'elles restoient toutes huit jours au lit; j'ai même appris qu'il en meurt beaucoup en couche faute de sages-femmes, de chirurgiens & des secours nécessaires. Les Islandois n'ont ni bons chi-

Constitution
des Islandois.

54 RELATION D'UN VOYAGE

rurgiens, ni habiles médecins, cependant après l'âge de cinquante ans ils en auroient grand besoin; c'est à cet âge qu'ils commencent à être attaqués par les maladies & les infirmités. On voit rarement dans cette île un homme de quatre-vingt ans: les Illois périsent presque tous par la poitrine, par le scorbut & par les obstructions. Ils appellent presque toutes les maladies qui les menent au tombeau du nom générique de *landfarsak*. Ils ont une maladie héréditaire qui diffère peu de la lèpre, mais qui n'est pas contagieuse. On sera sans doute étonné que les Illois que j'ai peints si vigoureux, deviennent infirmes dans un âge si peu avancé; mais il faut faire attention aux travaux rudes qui les occupent continuellement, & à la vie sédentaire qu'ils mènent. Ils n'ont point d'exercices publics, ils ne connoissent ni les jeux, ni les danses, ils essuyent nuit & jour à la pêche les injures du tems, ou s'ils habitent l'intérieur de l'île, ils ne sortent pas de chez eux sans se mouiller les pieds dans les vallées toujours humides par la quantité de ruisseaux & de torrens qui descendent des montagnes couvertes de neige & de glaces. Les Illois élèvent leurs enfans avec tous les soins possibles, on ne les sevre pas plutôt qu'en France, & M. Anderson se trompe lorsqu'il prétend qu'ils ne têtent que huit ou dix jours, mais (n'en déplaise à M. Horrebows) il dit la vérité, quand il avance que lorsqu'on porte un enfant à l'église pour le baptiser, on lui met dans la

Bouche un morceau de linge trempé dans du lait: je l'ai vu & je puis le certifier. Ce qui m'a paru le plus singulier dans la façon d'élever les enfans, c'est qu'on les met en culotte & en veste au bout de deux mois.

J'ai dit que la vie des Islandois étoit sobre & frugale, le lecteur en pourra juger sur ce que je vais raconter de leurs repas; ils vivent ordinairement de têtes de cabelliaux pendant l'été, & de têtes de moutons pendant l'hiver: ils décolent la morue ou cabelliau pour la sécher ou la saler, & les têtes se consomment dans le ménage. Un ménage ordinaire se nourrit avec trois ou quatre têtes de morue bouillies dans l'eau de mer. Il font cuire dans l'eau le poisson, la viande & tous leurs alimens. Les têtes de moutons qu'ils mangent l'hiver sont le superflu des salaisons de ces animaux dont ils font commerce. Ils mettent ces têtes dans une espece de vinaigre pour les conserver. Ce vinaigre se fait avec du petit-lait, du jus d'oseille, & autres herbes fortes. Tous leurs mets sont apprêtés sans sel & sans épiceries, le beurre est le seul ingrédien; mais le laitage est la principale nourriture des insulaires. Le pain est très-rare en Islande; les pauvres n'en connoissent point l'usage, & ne vivent que de poisson sec; ceux qui ont plus d'aisance mangent du pain les jours de réjouissance, comme noces, baptêmes, assemblées, &c. Ce pain leur est apporté de Copenhague. Il a la forme des galettes ou biscuits.

Nourriture
des Islandois.

de bord; il est fait de grosse farine de seigle, & il est noir à faire horreur.

Habillement
des Islandois.

L'habillement des Islandois, & sur-tout des Islandoises, est assez singulier; je ne parle pas des officiers de justice qui viennent de Copenhague, & s'habillent comme en Dannemarck; il n'est ici question que des habitans naturels d'Islande. Les hommes sont presque habillés comme nos matelots; ils ont une grande veste en façon d'habit & un bon gilet de drap; la culotte est de même étoffe que le gilet. Ils portent quatre & six rangs de boutonnieres sur leur gilet; & comme les boutons sont toujours de métal, cuivre ou argent, ils servent d'ornement. Les pêcheurs mettent par-dessus un gros gilet uni un autre gilet de peau de mouton ou de cuir; ils frottent ce gilet de foie de poisson ou de graisse, pour le conserver & le rendre impénétrable à la pluie. Ils couvrent l'autre moitié du corps d'une espèce de pantalon de cuir qui leur tient lieu de culottes, de bas & de souliers. Ils ont de grands chapeaux rabattus, qui les mettent à l'abri des injures de l'air quand ils vont à la pêche. Les femmes ont des robes, des camifolles & des tabliers d'un drap, appelé *wadmél*, qui se fait en Islande: elles mettent par-dessus leur camifolle une robe très-ample, assez semblable à celles des jésuites, mais elle ne descend pas si bas que les juppes qu'elles laissent voir. Cette robe est de différente couleur, mais plus souvent noire; on la nomme *hempe*: elle est garnie d'un ruban de



18. Class. 20.

Dame Islandoise.

de velours ou de quelqu'autre ornement. Les femmes riches portent le long du devant de la *bempe* plusieurs paires de boucles d'argent ou de vermeil, qui ne servent qu'à la parure. Elles garnissent aussi le bas de leurs tabliers & de leur jupes, & les coutures de leurs camisilles de rubans de soie, de galons ou de velours de différente couleur. Elles portent un collier roide, large de trois ou quatre doigts. Ce collet ou collier est toujours d'une très-belle étoffe ou d'un velour bordé d'un galon d'or ou d'argent. Leur coëffure a l'air d'une pyramide ou d'un pain de sucre de deux ou trois pieds de hauteur; elles se coëffent avec un grand mouchoir d'une très-grosse toile qui se tient tout droit, qui est couvert d'un autre mouchoir plus fin, qui forme la figure que je viens de dire. Les hommes & les femmes portent également des souliers de cuirs de bœuf, ou de peau de mouton cousus par les femmes. Ces souliers qui n'ont point de talons, & qui ressemblent assez à des bourses à jettons, se lient & se ferment au bas de la jambe par le moyen de petites courroies, qui font l'effet des cordons de bourse. Voyez l'habillement, planche A.

MM. Horrebows & Anderson ne font point d'accord sur la forme des habitations des Islandois. Le premier, qui voit tout en beau, fait la description des maisons que les gens riches habitent. Le second qui n'écrit que sur le rapport des pêcheurs qui ont fréquenté les côtes, trace la peinture des cabanes qu'ha-

H

Planche A.

Habitation
des Islandois.

58 RELATION D'UN VOYAGE

bitent les pauvres. La description du premier est trop magnifique; la peinture du second ne s'éloigne pas beaucoup de la vérité. En entrant dans chaque maison, dit M. Horrebows, on trouve un corridor profond, large de six pieds, au-dessus duquel sont des solivaux de traversé qui portent un toit. On pratique dans ce corridor, de distance en distance, des ouvertures rondes pour donner passage à la lumière; elles sont fermées par de petits carreaux de verre, & communément par de petits cercles de tonneaux, sur lesquels est tendu un parchemin qui se fait avec les vessies des bœufs & des vaches; ils appellent ce parchemin *binne*; il est fort transparent. A l'un des bouts de ce corridor est l'entrée commune de la maison. Devant cette entrée est placée une chambre de quatorze aunes de long (a) sur huit aunes de large, que les Irlandois appellent l'étuve; cette piece sert ordinairement de salle de travail: les femmes y préparent la laine, y font les habits & les autres travaux du ménage. Au bout de cette salle, il y a ordinairement une chambre à coucher pour le maître & la maîtresse. Les enfans & les servantes couchent au-dessus. Il y a encore ordinairement deux autres pieces de chaque côté du corridor, l'une de ces pieces sert de cuisine, l'autre de garde-manger, la troisième de laiterie, la quatrième & la dernière à l'entrée du corridor

(a) L'aune irlandaise a les trois cinquièmes de l'aune de France.

sert à faire coucher les domestiques: cette piece est appelée chez eux la *skaule*. On pratique sur le toit de chaque chambre des ouvertures, comme sur le corridor, pour introduire la clarté par le moyen de quelques vitres ou de quelques chassis de *binne*; mais la salle du travail est ordinairement éclairée de deux fenêtres vitrées; outre toutes ces pieces, la plupart ont encore du côté de la *skaule* une chambre pour recevoir les étrangers; c'est l'appartement de parade. Près de ce corps de logis, ils ont une maisonnette, qu'ils appellent *forge*: c'est-là qu'ils font tous leurs ouvrages. Chaque habitant a de plus son étable, son écurie & sa bergerie. Les Islandois ne serrent pas le foin dans des maisons, mais ils le placent sur un lieu élevé entouré d'un fossé, & ils le mettent en tas séparés de six pieds de hauteur, & six pieds de largeur. Ils ménagent de petits intervalles entre les tas, qui sont couverts de gazons verts en pyramide pour que l'eau s'écoule facilement, & se rende au fossé. Voilà la description que M. Horrebows fait des maisons ordinaires des Islandois, il boise ensuite les appartemens, & les décore de glaces & de meubles. Les gens les plus riches du pays ont en effet des maisons distribuées comme celles que l'on vient de décrire; mais on n'y voit ni glaces, ni boiseries, ni meubles de parade. Les pieces, les chambres, les salles mêmes pour recevoir les étrangers ont rarement un plancher. Une table, quelques coffres ou armoires, & un poêle

construit en briques ; voilà tout ce qui décore les maisons que les plus riches habitent ; les pauvres & les pêcheurs n'ont qu'une simple cabane à moitié enfoncée dans la terre. Les bestiaux occupent le bas ; les maîtres, les enfans, les domestiques couchent au-dessus, & ne sont séparés des animaux que par quelques planches volantes. Au reste, toutes les habitations sont couvertes de gazon. Cependant dans les villes, comme *Holum* & *Skalbolt*, les maisons des évêques & des baillifs sont construites en briques, en pierres & en bois, & sont couvertes de planches ; mais elles coutent prodigieusement, car presque tous les matériaux sont apportés de Copenhague. On appelle villes un amas de quelques maisons très-voisines.

Mœurs des
Islandois.

Les Islandois n'ont point tous les vices que leur impute M. Anderson, mais il s'en faut de beaucoup qu'ils aient toutes les belles qualités que leur donne M. Horrebows. Ils sont bons, doux, humains, mais paresseux, défiants, ivrognes. Les facteurs de la Compagnie danoise, qui a des magasins en différentes parties des côtes, donnent de l'eau-de-vie en échange de poissons secs, de laine, & autres marchandises du pays, & ce commerce fournit aux habitans les moyens de s'enivrer. Ils ne m'ont point paru braves ; on m'a dit cependant qu'il y avoit des Islandois dans les troupes du Roi de Dannemarck. Ils sont bons matelots sur les côtes. Les Hollandois qui vont à la

pêche en débauchent souvent pour le service de leur marine. Le Islandois sont judicieux; ils aiment les sciences & les arts; ils jouent beaucoup aux échecs, ils ont pour ce jeu le goût le plus vif. J'ai trouvé en Islande beaucoup d'habitans qui parloient latin: plusieurs vont faire leurs études à Copenhague, & les font avec succès. Il y a aussi des colleges à Skalholt & à Holum, où les Islandois envoient leurs enfans, qui réussissent presque tous dans les humanités.

En l'année 1000, les Islandois étoient plongés dans les ténèbres de l'idolâtrie. Ils adoroient *Jupiter* sous le nom de *Thor*, & *Mercure* sous le nom d'*Odin*: ils ne reconnoissoient que ces deux divinités. La religion catholique y fut établie quelque tems après; elle en a été depuis bannie par Christian III. roi de Danemarck: ils sont tous aujourd'hui luthériens de la confession d'Ausbourg. Cette doctrine ne s'est point introduite chez eux sans effusion de sang. Un évêque catholique de la plus grande vertu, soutenu d'un parti puissant, voulut s'opposer aux progrès de l'erreur; il résista long-tems, mais il fut victime de son zèle qui lui coûta la vie.

Religion.

Les Islandois commercent avec une compagnie de Copenhague, qui a le privilege exclusif de venir en Islande, moyennant une somme qu'elle paye au Roi: cette Compagnie, dont j'ai déjà parlé, établit dans chaque port des facteurs ou directeurs, qui ont des magasins pleins de marchandises qu'ils débitent pen-

Commerce.

dant le cours de l'année aux insulaires. Ce débit continuel & journalier n'empêche pas qu'il ne se fasse tous les ans une grande vente à l'arrivée des vaisseaux de la Compagnie dans chaque port. Les marchandises d'exportation consistent en poissons secs, mouton salé, bœuf salé, beurre, huile de poissons, suif, laine brute, wadmél, camifoles grosses & fines, bas & gants de laine, peaux de moutons & de renards, soufre, plumes, édredon, &c. Les marchandises d'importation consistent en toute sorte de ferrures, pains secs, bière, eau-de-vie, étoffes, farines, lignes de pêche, planches, bois de charpente, tabac, fers à cheval. Les Islandois payent tout ce qu'ils achètent avec leurs denrées ou marchandises du pays. On n'y connoît presque point l'argent. Toutes les ventes, tous les achats, en un mot, toutes les affaires se traitent en poissons, & on paye en conséquence de l'évaluation; une aune de tabac vaut un poisson. Ainsi l'on peut regarder le poisson & le tabac comme la monnoie courante d'Islande.

Gouvernement.

Il me reste à parler du gouvernement d'Islande. Cette île est divisée en quatre parties ou provinces, celles du nord, de l'est, du sud & de l'ouest. Ces provinces sont divisées en cantons, gouvernés par des baillis. Il y a dix-huit ou vingt cantons, dont chacun renferme quinze ou seize paroisses. Toutes ces paroisses sont dirigées par deux évêques; l'un gouverne la partie septentrionale, & l'autre la partie mé-

ridionale. Le siège du Conseil souverain se tient à Besslsted, sous la direction d'un grand baillif qui y réside. Le Roi entretient aussi, pour la perception de ses droits, un sénéchal qui demeure également à Besslsted. Ces deux officiers principaux rendent compte au gouverneur-général d'Islande, qui fait toujours sa résidence à la cour de Copenhague. Voilà tout ce que je puis dire d'intéressant au sujet de l'Islande, pour ne point m'écarter des bornes que je dois me prescrire. Je reprends la suite de mon journal.



TROISIEME PARTIE.

Contenant la route d'Islande à Bergues; la description de Bergues, de la Norvege, & des peuples situés au nord de la Norvege.

COMME j'avois ordonné à tous les pêcheurs que le coup de vent du 29 mai avoit fait relâcher à Patritxfiord, d'instruire toute la flotte que je demeurerois encore quinze jours en cette rade, pour être plus à portée de donner du secours aux bâtimens qui en auroient besoin, & pour ne pas les mettre dans les cas de me chercher à tâtons dans la brume, je restai en effet dans la même position jusqu'au 15 juin. Je dirai ici en passant que tout bâtiment du Roi qui sera envoyé en Islande pour protéger la pêche, ne fera jamais plus utile que lorsqu'il sera dans un port où il aura donné un rendez-vous général à tous les bâtimens qui pourroient avoir besoin de secours ou de réparation; car la pêche d'Islande est si étendue, qu'il faudroit quatre frégates pour la protéger, & il regne en ces parages des brumes si épaisses, qu'il n'est pas quelquefois possible de voir un bâtiment à une portée de fusil.

Appareillage
de Patritx-
fiord.

Le 15 juin au matin, voyant apparence de vent de sud, je fis porter une petite ancre avec un grêlin
au

au sud-sud-ouest, pour pouvoir appareiller facilement & promptement, soit en levant cette petite ancre avec ma fregate, soit en la laissant lever à ma chaloupe. La force de la tenue, la profondeur de l'eau & l'enfoncement de l'anse où j'étois m'engagerent à faire cette manœuvre. Il fit calme toute la journée, je levai mes deux grosses ancres après midi, & le soir à neuf heures, les vents étant de la partie du sud, je mis à la voile. Je n'embarquai mes bâtimens à rames que lorsque je fus en-dehors des pointes qui sont à l'entrée de la baie, parce que je pouvois en cas de calme en avoir besoin pour me remorquer. J'ai oublié de dire qu'il y a au sud de la pointe méridionale de Patrifjord, en-dehors, une anse de sable jaune, qui fait une reconnaissance de quatre lieues & qui sert de marque pour cette partie.

Le 16, je fis des relevemens le long de la côte. Le 17 & le 18, les vents varierent du ouest-nord-ouest au sud-ouest foibles avec de la brume. Le 19, étant en la partie de la mer, & en l'endroit même où il a existé autrefois plusieurs îles assez considérables sous le nom d'*îles de Goubermans*, je fis sonder, & je trouvai cent quarante brasses d'eau fond de vase & mêlé d'herbes.

Le plan de ces îles a été levé par des ingénieurs danois, qui ont fait la carte d'Islande. Les insulaires, c'est-à-dire les Islandois racontent qu'elles existoient au nombre de neuf; qu'elles n'étoient qu'à quatre

Disparition
des îles de
Goubermans.

66 RELATION D'UN VOYAGE

lieues de la grande île, & qu'elles avoient été englouties dans un tremblement de terre; ce qu'il y a de certain, c'est qu'elles sont encore sur toutes les cartes, qu'il n'en reste plus de vestiges, & que c'est l'endroit de la mer, où il y a sur la côte le plus de profondeur. Au reste il n'est pas plus difficile de se figurer que ces îles ont été englouties par des tremblemens & des incendies de terre, que d'imaginer que l'Islande même est une production des feux souterrains, comme le pense un célèbre physicien (a), qui prétend que les volcans lui ont donné naissance, & que c'est un enfant de la terre. Le même jour à midi, ayant observé la latitude, je vis que j'étois exactement sous le cercle polaire; je voulus continuer ma route au Nord, mais je fus arrêté par une chaîne de glace, qui s'étendoit depuis le cap de nord jusqu'où la vue pouvoit porter dans le nord-ouest. Je ne voulus pas m'y engager avec une frégate foible d'échantillon qui faisoit de l'eau, & qui, par sa grande longueur, étoit difficile à manœuvrer dans les glaces. Je jugeai donc à propos de regagner au sud; & comme j'étois obligé de relâcher en quelque port pour avoir du bois & des rafraîchissemens, je choisis, pour aller à Bergue en Norvege; le tems que les pêcheurs alloient employer à chercher un passage dans les gla-

(a) Egerhardus Oia, de igne subterraneo, pag. 14.

ces pour gagner l'île Grims & la pointe de Langer-
ness.

Le 20 à minuit, comme nous faisons route au ouest-sud-ouest pour passer au large des îles aux Oiseaux, les vents au nord-est avec de la brume, on cria du gaillard-d'avant que nous étions sur les glaces. En effet, au même instant, je vis à tribord de gros morceaux de glace, qui faisoient partie d'une banquise dont l'extrémité étoit devant moi. Je vins tout-à-coup sur bas-bord pour la doubler au vent, & j'en passai si près que j'acostai plusieurs morceaux détachés qui ne nous firent point de mal, quoique la frégate en ressentit de rudes secousses. Il est à propos de faire ici mention de quelques manœuvres qui pourront être utiles à ceux qui se trouveront pour la première fois engagés dans les glaces. Il n'est pas étonnant qu'ils soient effrayés à l'aspect de ces masses énormes, qui se briseront souvent autour d'eux avec un fracas épouvantable ; leur crainte s'évanouira lorsqu'ils sauront que les vaisseaux ont cherché souvent un asyle dans les glaces, ou que des navigateurs s'y enfoncent pour se mettre à l'abri de la tempête ; parce qu'au milieu des glaces, la mer est toujours belle, & qu'on y est comme dans un port. Mais il faut avoir l'attention de garnir le vaisseau avec des bouts de vieux cables, des matelats & des paillassons. On peut aussi s'amarrer le long d'une glace en y enfonçant des chevilles de fer de cinq pieds de longueur, sur lesquelles che-

Glaces.

Manœuvres
au milieu des
glaces.

68 RELATION D'UN VOYAGE

villes on porte des grêlins qu'on a soin de roidir à bord, & à l'avant & à l'arrière du bâtiment par le moyen du cabestan. Au défaut de chevilles de fer, on se sert de grapins & de pinces qu'on enfonce dans la glace à coups de masse. On serre ou on cargue les voiles, & l'on se trouve amarré comme le long d'un quai Il faut prendre garde de s'amarrer à une glace trop élevée; car on en voit de hautes qui se brisent & capotent continuellement. Lorsque la vue d'une ouverture dans les glaces, un changement de vent, ou le voisinage d'une côte engagent à virer de bord, on manœuvre le vaisseau par le moyen des amarres comme dans un port. Si l'on veut se frayer une route dans les glaces pour y entrer ou pour en sortir, on prend deux mâts d'hune de rechange, on amarre les deux gros bouts sous les portes-haubans de misaine, & l'on forme avec les deux petits bouts une fourche en avant de la proue, laquelle fourche est soutenue par un amarrage sous le mât de beaupré: cette fourche sert à écarter les glaces en avant du bâtiment. Si l'on ne juge pas à propos de se servir de cet appareil, on choisit un morceau de glace un peu moins élevé que la proue, on gouverne sur lui à petites voiles; & lorsqu'on le tient sous l'épron ou le taille mer, on force alors de voile. Ce morceau de glace qui est chassé par le vaisseau, chasse à son tour toutes les glaces qui s'opposent au passage du bâtiment, qui, par ce moyen, ne souffre aucun dommage.

Le 21, le 22 & le 23, les vents variant continuellement, & la mer grosse, je gouvernai au sud-sud-ouest & sud-ouest quart de sud; & le 23 à minuit, m'estimant à dix lieues à l'ouest de la plus au large des îles aux Oiseaux, je fis sonder, je trouvai deux cens cinq brasses d'eau fond de sable noir comme la poudre à canon. La qualité du fond me fit ressouvenir qu'un capitaine pêcheur avoit rapporté qu'il avoit trouvé une roche dans le nord-ouest des îles aux Oiseaux, distance de sept lieues, qu'il avoit fondé tout à l'entour & trouvé vingt brasses d'eau fond de sable noir. La ressemblance du fond que j'avois trouvé avec celui des environs de la roche semble en confirmer l'existence.

Conjecture
sur une roche.

Avant de m'éloigner de l'Islande, il est bon de faire part au lecteur des connoissances que j'ai pu acquérir, concernant les ports qui sont situés à l'ouest & au nord de cette île. Je commencerai par *Adelfiord*, qui est au nord de Lusbaye, & je continuerai de même jusqu'à la pointe de Langernefs. Adelfiord ou la baie qui porte ce nom, est très-grande & très-profonde, mais le mouillage n'y est point bon pour de gros vaisseaux, parce que la côte est très-escarpée, & qu'il faut mouiller très-près de terre. Les pêcheurs étant mouillés, ont la poupe à une si petite distance de la côte, que les équipages vont à terre par le moyen d'une planche.

Description
des ports de
l'ouest & du
nord de l'Is-
lande.

La baie de Direfiord est aussi belle & aussi grande.

70 RELATION D'UN VOYAGE

que celle de Lusbaie, il n'y a aucun danger pour y entrer, il faut seulement prendre garde aux rafales qui viennent par les gorges, comme je l'ai dit en parlant de Patriford. Par-tout le mouillage est bon pour des vaisseaux de guerre. Il y a au fond de la baie deux pointes en pain de sucre qu'on prend de loin pour deux isles pyramidales, & qui sont reconnoître la baie de Direfiord quand on vient du large.

La baie de West-Norderfiord est aussi grande que la dernière; il y a bon mouillage dans la première anse à bas-bord en entrant, mais il ne convient qu'à des bâtimens qui comptent en partir incessamment, & il vaut mieux s'enfoncer davantage pour être plus à l'abri. On trouve vingt-cinq brasses d'eau au milieu de la baie; mais dans le fond, on mouille par seize & dix-huit brasses (bonne tenue): il y a des rochers à stribord & à bas-bord en entrant, mais elles sont toutes à terre.

La baie de Pikhol est trop ouverte, elle ne convient qu'à des pêcheurs ou à de petites corvettes, il faut aller mouiller près de la maison du ministre, & se mettre à couvert par la pointe du nord. On y est mouillé par douze brasses d'eau fond de sable fin.

La baie de Bolk-Bogt est plutôt un golfe qu'une baie; elle est peu connue. Les pêcheurs s'y enfoncent rarement; cependant un patron ou maître m'a dit qu'il a été une fois au fond de la baie, & qu'il avoit trouvé derrière une pointe qui s'avance un

ancre excellent sous la maison du facteur de la Compagnie; il m'a même ajouté que s'il étoit obligé d'hiverner en Islande, il choisiroit cet endroit, par préférence.

La rade de Seertel-Baie est très-belle, il y a bon mouillage pour tout bâtiment: on peut mouiller à stribord en entrant après avoir doublé une pointe, mais le meilleur ancrage est au pied d'une coupure très-remarquable au fond de la rade. On reconnoît cette rade par une colline de sable gris qu'on voit de très-loin.

On mouille dans la baie de Rakol par douze brasses d'eau fond de sable. On y est à couvert des vents de la partie du sud & de l'est, mais d'un vent de nord & d'ouest, on y seroit très-exposé.

La rade de Rakbaye est très-grande & très-bonne, cinquante vaisseaux de guerre y seroient très-bien mouillés; le meilleur endroit pour jeter l'ancre est du côté du sud dans le fond de la baie à une demie lieue de terre. On y trouve du bois de dérive, même des arbres entiers que la mer jette sur le rivage.

Le cap de nord-est à stribord en sortant de Rakbaye. A l'est du cap de nord, du côté du golfe d'Orgel-Bokt, il y a un saut ou une rivière qui se précipite à gros bouillons d'écume, & avec grand bruit; c'est une marque de reconnaissance sur cette côte. Ce saut ou cette rivière se nomme *Watalope*.

Dans tout le golfe d'Orgel-Bokt, il n'y a que la baie

d'*Est-Norderfiord* où une frégate puisse se réfugier ; son mouillage est à tribord en entrant à deux cables de terre sous les cabanes des Islandois. Les pêcheurs vont mouiller au fond de la baie, mais il faut passer une barre sur laquelle il ne reste à basse-mer qu'onze pieds d'eau. La mer y jette aussi des bois ; dans cette baie est une rivière où l'on prend beaucoup de saumons. A la pointe orientale du golfe, il y a une batture ou une chaîne de roches qui porte plus au large qu'elle n'est marquée sur les cartes hollandoises. A l'est de cette chaîne de roches, on voit quatre îles assez hautes & très saines ; la quatrième est à l'entrée de la baie de *Klipbaye* où l'on peut mouiller près de terre tribord ou bas-bord, mais il faut prendre garde à un grand banc qui tient le milieu de la baie, & ne permet pas de louvoyer. A l'est des quatre îles dont je viens de parler, on voit une grande île plate qui se nomme *Ulakiland*, au pied de laquelle il y a un mouillage dans l'ouest. Cette île est dans le sud-quart-sud-est, corrigée de l'île Grims où l'on mouille dans la partie méridionale. On y est à couvert des vents de la partie du nord, mais il faut être prêt à appareiller lorsqu'ils viennent à souffler du sud-est ou du sud-ouest. Les marées y sont très-fortes, leur direction est *est* & *ouest*. On trouve un bon mouillage à la pointe de *Roodehoek* à l'abri des vents du sud-est par dix brasses d'eau fond de sable au sud d'une roche ronde, qui est saine & très-remarquable. Il y a aussi

aussi bon mouillage à Oudemans de tout vent de sud; mais si le vent vient de la partie du nord, il faut mettre à la voile. Voilà ce que j'ai appris des pratiques que j'avois à bord, & de plusieurs pêcheurs de morue, avec qui j'ai souvent eu des entretiens relatifs à la matière que je viens de traiter. Je parlerai plus bas des ports ou rades de la partie de l'est de l'Isle.

Je crois qu'en lisant ce journal personne ne sera surpris que je fasse des observations, & que j'entre à minuit, comme à midi, dans tous les ports d'Islande. Personne n'ignore que dans la sphere parallele, ou sous les pôles, on a six mois de jour & six mois de nuit; que plus on approche du pôle, plus les jours & les nuits ont de durée, selon les saisons. Tout le monde fait aussi que, par la réfraction, le soleil nous éclaire, quoiqu'il soit sous l'horison; que cette lumière s'appelle crépuscule; que le lever ou le coucher du soleil fait le crépuscule du matin, ou le crépuscule du soir; & qu'enfin plus l'observateur s'éloigne de l'équateur & approche des pôles, plus il y a de crépuscule. Ainsi l'on comprend sans peine qu'en Islande, qui s'étend au nord jusques sous le cercle polaire, on jouit à la faveur du crépuscule d'un jour continuel à pouvoir lire & écrire à minuit, depuis le mois de mai jusqu'au mois de septembre, & que le soleil ne se couche pas, & reste sur l'horison huit jours avant, & huit jours après le solstice d'été, c'est-à-dire à-peu-près depuis le 12 juin jusqu'au premier juillet.

Jour continu.
nuel.

74 RELATION D'UN VOYAGE

Différence ou
erreur des
cartes.

Le 24, les vents varient & firent le tour du compas, tantôt foibles & tantôt violens, mais la mer toujours grosse. Je gouvernai au sud-quart de sud-ouest; & le 25 à midi, j'étois par 60 degrés 58 minutes de latitude, & par 19 degrés 30 minutes de différence occidentale du méridien de Paris. En pointant ma carte, je vis que la partie du sud des isles de Ferro me restoit à l'est trois degrés nord, distance de cent dix lieues sur la carte de M. Bellin, & rapportant mon point sur les cartes hollandoises, la même partie du sud des isles de Ferro me restoit à l'est-nord-est distance de quarante-deux lieues, ce qui fait soixante-huit lieues de différence en longitude, ou environ sept degrés sur ce paralelle. La roche du sud de ces isles est, suivant M. Bellin, par 61 degrés 17 minutes de latitude, & la carte hollandoise la place par 61 degrés 44 minutes, c'est-à-dire 27 minutes plus nord. Ces différences, tant en latitude qu'en longitude, me surprirent & me mirent dans l'incertitude sur la direction de la route, mais je me décidai à atterir sur la pointe méridionale des isles de Ferro, suivant la latitude que lui donnoit M. Bellin. Je dirigeai ma route en conséquence, & j'observai le soir au coucher du soleil la déclinaison de l'éguille aimantée que je trouvai de 23 degrés 30 minutes.

Le 26 à midi, ayant fait 43 lieues à l'est-sud-est avec un vent d'ouest frais, j'observai la latitude que je trouvai comme la veille de 60 degrés 58 minutes,

& j'étois par 14 degrés 58 minutes de différence occidentale du méridien de Paris. Comme je n'avois point de différence en latitude, après avoir gouverné depuis vingt-quatre heures à l'est-sud-est avec attention, je conjecturai que la variation n'étoit que de deux airs de vent ou de 22 degrés 30 minutes.

Variation
estimée.

Le 27 à trois heures du matin, ayant couru depuis le 26 à midi à l'est-quart-sud-est avec des vents de nord, & de nord-nord-ouest très-frais & la mer mâle, nous eumes connoissance des isles de Ferro. Je passai à deux lieues dans le sud d'une roche qui est aussi au sud de ces isles, & qui me parut à une lieue de terre. Je remarquai des brisâns à une demi-lieue de cette roche. A midi, je pris hauteur sous la terre, & je connus, en faisant cadrer ma latitude observée, mes routes & mes relevemens, que ces isles sont bien placées sur la carte de M. Bellin. J'ai tiré deux vues de ces terres qui serviront à les reconnoître. Voyez planche II. fig. 6 & 7. MM. Sauveur & Penne, qui ont mis au jour le *Neptune François*, marquent dans la table des marées, qui se trouve à la tête de leur ouvrage, que la mer est pleine aux isles de Ferro dans les nouvelles & pleines lunes à douze heures. Nous trouvâmes 18 degrés de variation observée par deux hauteurs correspondantes. Après avoir doublé les isles de Ferro, je dirigeai ma route pour passer au Nord & à vue des isles de Schettland, mais n'en ayant point connoissance le 28 à quatre

Planche II.
fig. 6 & 7.
V. pag. 174

heures du matin, & jugeant par le chemin que j'avois fait que je les avois dépassées, (car j'avois toujours couru à l'est quart-sud-est), je fis gouverner au sud-est-quart-d'est pour aller à Bergues. Je crois que dans le trajet des îles de Ferro à celles de Schettland les courans m'ont porté nord. Je dois aussi observer que j'ai eu dans ce trajet deux flots contre un juvant.

Le 29, les vents toujours de la partie du nord-ouest très-grand frais, la mer très-grosse, avec une brume épaisse. Je ne voulus point par un pareil tems aller attaquer les côtes épineuses de Norvege. Je tins sous les deux basses-voiles, & je m'occupai à sonder en attendant un tems plus favorable.

Le 30 à cinq heures du matin, le tems s'étant éclairci & le vent étant moins fort, je mis le cap à l'est-sud-est les vents au nord, pour aller chercher la terre; mais ayant observé à midi 59 degrés 12 minutes de latitude, je vis que j'étois trop sud pour entrer par la passe de Cruxfiord, qui est la moins longue & la plus fréquentée; je tins le vent, il étoit nord, & je gouvernai à l'est-nord-est. Comme j'étois par la hauteur 18 minutes plus sud que par mon estimation, je cherchai la cause de cette différence dans la position des îles & des côtes dans la mer du Nord, qui, par leur gissement, ordonnent la marche des courans de la manière suivante. Pendant le flot, la mer vient du ouest-sud-ouest frapper les îles de

Schettland, & changeant de direction dans le jufant, reflue au fud-fud-efl en variant fon cours felon le giffement des côtes jufqu'au pas de Calais; mais ces eaux y rencontrant un nouveau flot, retournent & fe portent fur les côtes de Juttland, qui les reflé- chit & les renvoie au cap Derneus, d'où elles prennent leur cours, leur direction & leur mouvement au Nord, felon le giffement des terres de Norvege. Voilà, fuivant mon opinion, la caufe du courant qui porte toujours au fud fur les côtes de Schettland & du courant, qui porte toujours au nord fur les côtes de Norvege: ce mouvement général des eaux n'empêche pas le mouvement particulier & du flux & du reflux en chaque endroit. C'efl ici le lieu de placer les remarques que j'ai faites, pour favoir avec certitude, par le moyen de la fonde, fi l'on approche les ifles de Schettland ou les côtes de Norvege, ce qui efl très-intéreffant pour les bâtimens qui croifent & qui naviguent en ces mers où il regne des brumes prefque continuelles.

Lorfqu'on efl dans le milieu du canal, entre les ifles de Schettland & la côte de Norvege, ou qu'on n'en efl guères écarté, on trouve foixante-cinq, foixante-dix ou foixante-quinze braffes d'eau fond de fable net & fin. Lorfqu'on approche les ifles de Schettland, le braffinage ne diminue pas, il augmente même en certains endroits; mais le fond change, le fable devient plus gros, plus noir, & il efl plus mêlé de

gravier à mesure qu'on approche ces îles. Au contraire lorsqu'on approche les côtes de Norvege, le brassinage augmente sensiblement, le fond se détrempe, le sable est plus mêlé de vase, & cette vase est plus claire à mesure qu'on approche la terre de Norvege. Ce canal est nommé par les marins le grand Entonnoir, & ils nomment petit Entonnoir le passage entre les orcades & les îles de Schettland au nord, ou au sud de la petite île Fairchil qui est au milieu.

Le premier juillet à trois heures du matin, ayant gouverné à l'est-nord-est avec un vent de nord foible, depuis la veille à midi, j'eus connoissance de terre; il faisoit un calme profond, & la nature étoit, pour ainsi dire, engourdie; mais le soleil en paroissant & en s'élevant sur l'horison la ranima, & nous donna du vent; c'est ce qu'on éprouve souvent dans la zone torride; en voici la raison.

Cause du vent
que le lever
du soleil fait
naître.

Pendant tout le jour le soleil par sa chaleur détache & fait partir de dessus les plaines, & sur-tout de la surface de la mer, des particules aqueuses & des bulles d'air rarefié qu'il élève loin de la terre. Celles qui partent les dernières, retombent presque aussitôt par l'absence du soleil, elles se rapprochent dans leur chute, & forment cette première fraîcheur de la nuit qu'on nomme serain; mais toutes les autres bulles qui, pendant la longue durée du jour, ont franchi l'air grossier, & se sont mises en équilibre avec les

dernieres couches de cet air dans une région supérieure y demeurèrent suspendues pendant le calme de la nuit; aux approches du soleil, les premiers traits de la chaleur venant à se faire sentir dans l'air refroidi & referré le dilatent nécessairement. Une masse d'air dilatée par le chaud en pousse une autre qui trouve la résistance d'une troisieme: cette émotion de l'air devient un vent, & l'atmosphère en est plus ou moins ébranlé.

A huit heures, étant encore à trois lieues de la côte, il vint à mon bord des pilotes norvégiens, qui me dirent que j'étois beaucoup plus sud que la passe de Cruxfiord, mais qu'il y avoit une passe à deux lieues dans le nord de l'endroit où j'étois, & que si je pouvois en louvoyant (le vent étoit nord) m'élever de deux lieues, ils me mettroient dans un très-bon mouillage en attendant le vent de la partie du sud pour monter à Bergues. Je commençai donc à louvoyer, pour gagner au vent. A midi, j'observai la latitude; & à quatre heures, il s'éleva un orage dans la partie du nord-est, qui détermina les pilotes norvégiens à arriver pour aller chercher la passe du nord de l'isle de Bommel, par laquelle ils me menèrent mouiller à Ingefon. Comme les mouillages à la côte de Norvege, c'est-à-dire dans les lits de Bergues, sont difficiles, & qu'ils demandent de grandes précautions, je vais détailler tout ce que j'ai fait pour mouiller; il faut auparavant instruire le lecteur des observations que j'ai faites sur la côte.

Variation.

Je m'assurai d'abord de la variation par trois différentes observations; l'une ortive, l'autre azimutale, & la troisième méridienne. Le rapport de ces trois observations me démontra que la déclinaison de l'éguille aimantée est de 17 degrés 50 minutes sur les côtes de Norvege sous l'isle de Bommel. J'observai la latitude à midi, & je connus par celle des relevemens que l'isle Bommel est 15 minutes plus nord qu'elle n'est marquée sur la carte à grands points du *Neptune*. J'ai fait la même observation dans ma seconde campagne, & j'ai trouvé que toute la côte de Norvege est plus nord de 15 minutes qu'elle n'est marquée sur la carte en question. Enfin je remarquai que les terres extérieures & au large des lits de Bergues se ressembtent presque toutes. Ce sont par-tout des roches de la même hauteur, également hachées & configurées; ce qui rend cet attérage très-difficile; puisqu'il n'y a qu'une grande habitude qui puisse faire connoître le lieu où l'on prend terre. On peut dire que dans une étendue de douze lieues de côte du côté où j'ai atterré, il n'y a que le mont Bommel en l'isle de ce nom qui soit remarquable. J'en ai tiré la vue, voyez planche II. fig. 8. Les terres du continent ne peuvent guères servir de reconnaissance, parce qu'elles sont presque toujours embrumées, couvertes de neige, & d'ailleurs très-reculées. Il y a plusieurs passes pour entrer dans les lits ou la riviere de Bergues. Depuis l'isle de Schuttness jusqu'à la ville de Bergues,

Planch. II.
fig. 8.
V. pag. 17.

Bergues, on compte seize milles danois (a), qui font environ trente lieues de France, & dans cette étendue de côte, il y a huit passages pour entrer dans les lits de Bergues. En venant du large du côté du nord de Bergues, il y aussi deux passes très fréquentées; la plus nord de ces deux passes n'est qu'à six milles danois de la ville. Au nord de ces deux passes, il y en a encore quelqu'autres, mais elles sont si peu connues, si peu fréquentées, & si difficiles, qu'il ne faut pas les compter.

Voici le nom de toutes les passes, à commencer par la plus méridionale: 1°. Stavangerfiord, près de Stavanger, à seize milles danois de Bergues; 2°. Schuttnefs, qui est le commencement des lits, à quatorze milles; 3°. Udcire à treize milles; 4°. Bommelfiord à onze milles; 5°. Solmenfiord à cinq milles; 6°. Papefiord à quatre milles; 7°. Cruixfiord à trois milles; 8°. Jettefiord à près de trois milles à l'ouest de la ville.

Les deux passes ou ouvertures fréquentées du côté du nord sont 1°. Herlefiord; cette passe est entre deux îles très-avancées en mer, connues, sous les noms de *Henne* & de *Feyer*, à cinq milles de la ville (b). 2°. Foensfiord; il y a dans le milieu de cette seconde passe une petite île haute, connue sous le

(a) Le mille danois vaut environ deux lieues de France.

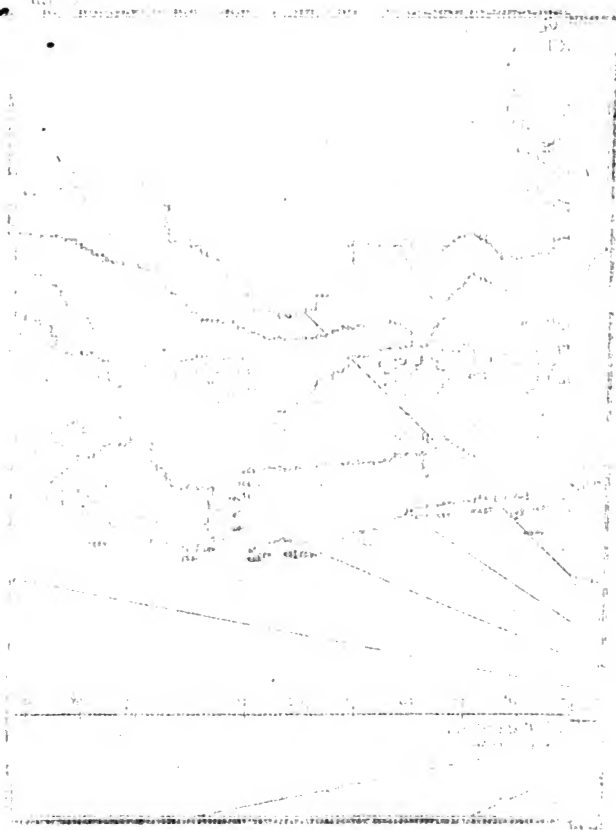
(b) Cette passe s'appelle aussi *Hennefiord* ou *Henneget*.

nom d'*Holmen-Graac*. On en prend connoissance pour approcher la terre: cette passe est à six milles de Bergues. On voit, par ce que je viens de dire, qu'il vaut mieux attérer au sud qu'au nord, parce qu'il y a plus de passes dans la partie méridionale, qu'elles sont plus faciles & que les courans portent au nord le long de la côte; au reste, le vent doit décider, mais je crois que la meilleure latitude pour prendre terre est celle de 59 degrés 40 minutes.

Remarques
sur l'aufrage
de Norvege.

On peut approcher la terre sans rien craindre, elle est très-saine, la côte de Norvege présente par-tout un aspect effroyable, c'est une chaîne continuelle de rochers dont la vue fait frémir, mais rien ne doit empêcher d'acoster; car, comme je l'ai déjà dit, on peut ranger ces rochers de fort près, & quand on est à deux lieues de terre, il vient toujours des pilotes norvégiens à bord, à moins qu'il n'y ait une tempête; mais, dans un tems ordinaire, les pilotes vont jusqu'à trois lieues au large joindre les bâtimens qui arrivent: ils nagent même à l'envi pour gagner de vitesse; mais le premier canot qui peut jeter une rame à bord d'un navire, a droit de le piloter, & toutes les autres yolles, ou petites chaloupes norvégiennes, se retirent non cependant sans demander du biscuit ou de l'eau-de-vie qu'ils aiment beaucoup.

J'ai dit que de tout tems on pouvoit aller chercher la terre, cependant s'il faisoit de la brume, & si les vents étoient de la partie du ouest-nord-ouest gros

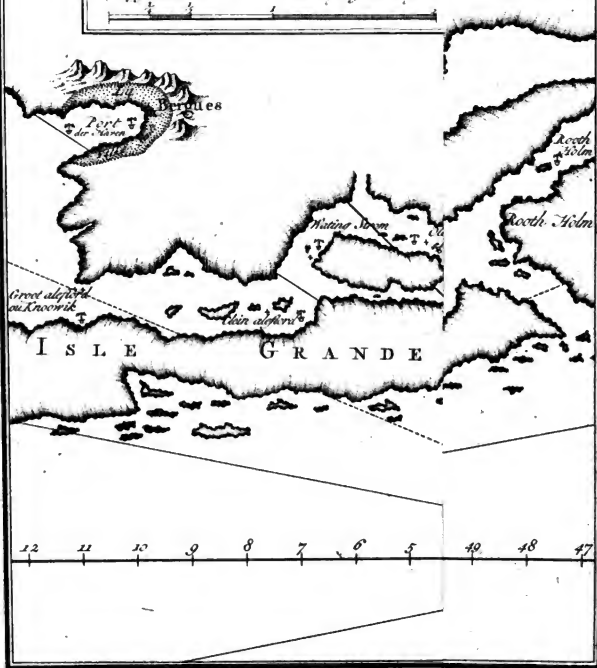


KARTE DER NORWEGISCHEN KÜSTE

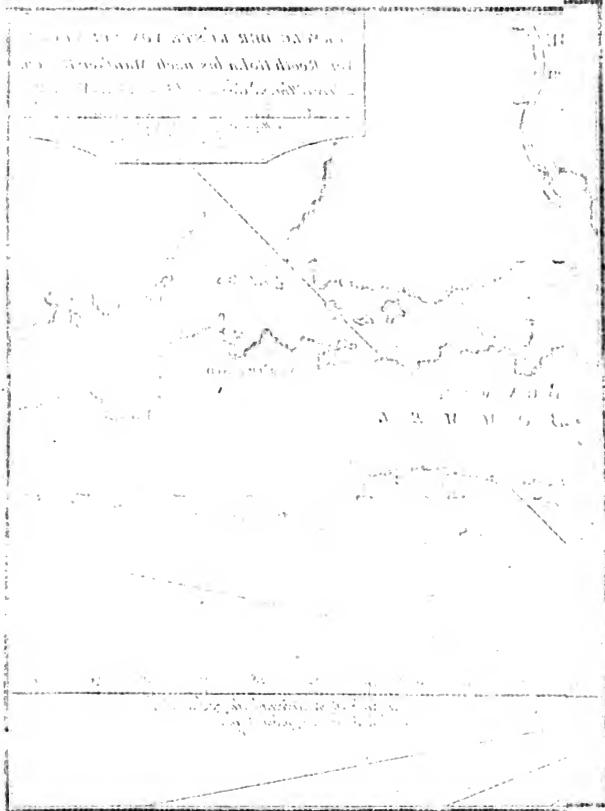
Von Bergen bis nach Rootholm.

Durch Gen. Kiryuden Lieutenant des V. de la Roi.

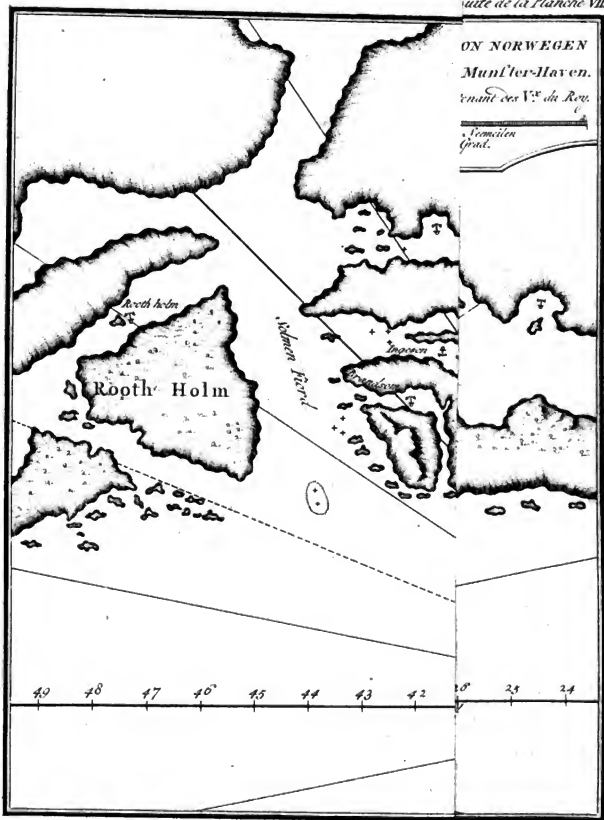
Maßstab von zweien Secunden zwanzig auf einen Grad.



THEY ARE THE ONLY TWO WHO CAN BE
 SAID TO HAVE BEEN IN THE MOUNTAINS
 AT THE TIME OF THE DISCOVERY



ON NORWEGEN
Munster-Haven.
venant des V^{es} du Roy.
Vernieu
Grand.



frais, je ne conseillerois pas sans un besoin urgent de courir sur la côte, attendu que par un vent d'ouest-nord-ouest il n'y a pas moyen de se relever. Pour faciliter cet attérage, j'ai jugé à propos de faire graver un plan de cette côte qu'on m'a donné, j'ai eu soin d'y joindre les corrections que mes deux campagnes m'ont mis à portée d'y faire. Ce plan fera comprendre tout ce que j'ai dit des différentes passes; on se fait mieux entendre quand on peut parler aux yeux.

Voyez planche VIII. Quoique ce plan ne contienne point les quatre premières passes du sud, ni les trois passes du nord, il comprend cependant environ vingt lieues de côte en la partie la plus essentielle.

Planche VIII.

Je reviens à mon mouillage d'Ingeson, & comme tous ceux qu'on est obligé de faire dans la rivière de Bergues exigent des précautions, je vais détailler la manœuvre que j'ai faite pour mouiller à Ingeson; elle servira d'instruction pour tous les bâtimens qui seront dans le cas de monter à Bergues, qui est le port de la mer du nord qui fournit le plus de ressources (a). D'ailleurs on peut être forcé de donner dans les passes sans pilotes, soit par l'ennemi supérieur; soit par la tempête, & ce que je vais dire, joint au plan de la côte, sera, je crois, d'une très-grande utilité.

(a) Il y a à Bergues une mûre, une belle corderie, & on y trouve des vivres & des rafraichissemens.

84 RELATION D'UN VOYAGE

Lorsqu'on vient du large avec un vent de la partie du nord, & qu'on relève le mont Bommel à-peu-près au sud-est du compas, distance de six à huit lieues, il faut continuer sa route en serrant le plus près, afin de se trouver au vent & au nord de l'isle Bommel. Environ une lieue de terre, on appercevra une ouverture entre les rochers, & c'est la passe de Solmenfiord qui est à cinq milles de Bergues (a). Je suppose le lecteur à l'entrée de la passe, & je le prie de suivre la manœuvre que je fis. Les vents étoient nord, je ferai les illots & les roches de la partie du nord, dont je passai à la longueur de deux cables pour éviter des pierres qui sont sous l'eau au milieu de la passe, & que je laissai à tribord sous le vent. Lorsque je fus à un quart de lieue de l'isle *Rootbolm*, je fis arriver pour arrondir cette île & la prolonger au sud jusqu'à ce que je pusse découvrir une ouverture à tribord sous le vent, alors j'arrivai tout-à-fait pour donner dans cet enfoncement en faisant le sud & le sud-quart sud-est. Je m'enfonçai dans cette anse, & lorsque je fus à la longueur d'un cable du fond de la baie, je laissai tomber l'ancre de bas-bord, je mis la barre à tribord pour venir au vent en filant du cable. Aussitôt que j'eus mouillé, & que la frégate eut fait tête, j'envoyai à terre à la côte de l'est un grêlin

Mouillage à
Ingeion.

(a) Cette passe a plus d'une lieue de large. & j'y ai louvoyé dans ma seconde campagne.

qui fut amarré à tribord de l'arrière : par ce moyen le bâtiment n'évite pas, mais il est en sûreté. La grosse ancre est mouillée par dix-huit brasses d'eau fond de sable & gravier, il y a six brasses d'eau sous le bâtiment, & comme le fond monte en talus, il ne faut que quarante-cinq brasses de cable dehors, y compris la fourrure. Le grêlin est amarré à terre à une grosse roche taillée pour cet effet. Il faut avoir soin de le fourrer & de visiter souvent le cable, car il y a des roches en plusieurs endroits sur le fond. La marée n'y est point forte. La mer y marne de huit pieds; les marées sont de six heures. J'oubliois de dire qu'il faut prendre vingt-cinq brasses de biture en venant au mouillage, il faut encore être prêt à filer du cable quand l'ancre est à fond, afin que le bâtiment puisse éviter aisément en courant sur son air. De plus, on doit avoir une autre ancre parée à mouiller promptement en cas que la première ne tienne pas, il est inutile de recommander qu'il faut venir au mouillage avec le moins d'air qu'il est possible. J'ai dit qu'on étoit bien amarré avec un grêlin de l'arrière; car, aussitôt que le vent vient de la partie du sud, on appareille pour monter à Bergues. Si les vents étoient du sud-sud-ouest, il seroit prudent d'avoir un second grêlin de l'arrière à bas bord à la côte de l'ouest pour contretenir.

Lorsque l'on veut appareiller, on file des grêlins en virant sur le cable, on leve l'ancre, on la caponne,

Précautions
pour ce
mouillage.

Appareillage
d'Ingeson.

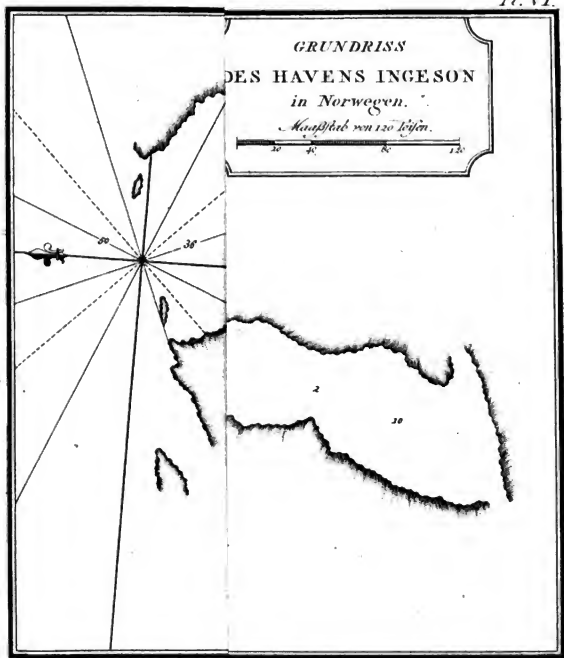
on borde les huniers & le perroquet de fougue, on coupe ou l'on file les grêlins; on laisse ensuite un bâtiment à rames pour les lever & les porter à bord.

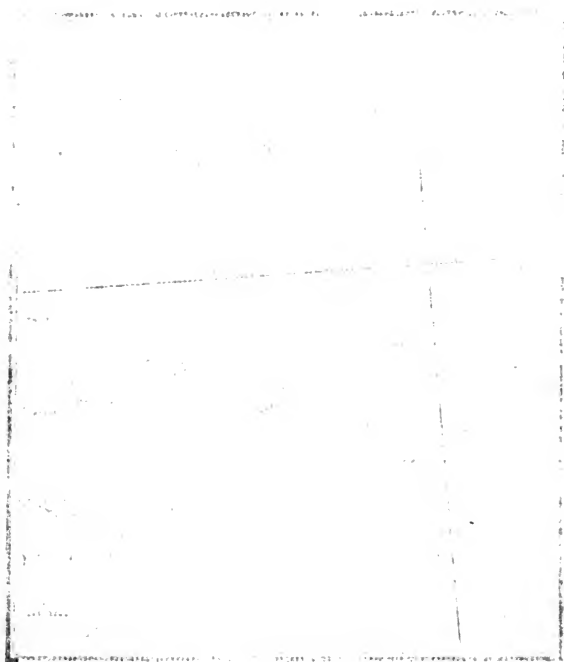
Planche VI.

Le 2 & le 3, il fit calme plat. Je m'occupai à lever le plan de cette rade, ou plutôt de ce bassin. L'inspection de ce plan fera mieux comprendre tout ce que je viens de dire. Voyez planche VI. A une portée de fusil de ce mouillage, on trouve, de même qu'à tous les ancrages, le long de la rivière une hôtellerie approvisionnée de viande, de poisson, d'œufs, de lait, de bière, & de tout ce que fournit le pays.

Le 4 à neuf heures du soir, les vents de la partie du sud avec de la brume, nous appareillâmes d'Ingeson pour aller à Bergues. Nous fîmes environ huit lieues au-travers des roches, dont nous passions souvent très-près par une brume très-épaisse qui absorboit la faible lueur du crépuscule. Dans la route, les pilotes norvégiens me firent remarquer plusieurs mouillages stribord & bas-bord pour de grands & petits bâtimens, les mouillages, pour les gros bâtimens, sont désignés par une ancre sur ma carte des lits de Bergues.

Le 5 à quatre heures du matin, les vents étant au sud-est calme, nous mouillâmes à Behoriaven, à environ trois lieues marines de Bergues. L'ancre de stribord tomba par vingt brâtes d'eau fond de sable & cailloux. Aussitôt que la frégate fit tête, j'envoyai deux grêlins sur deux organaux de fer, placés à terre pour servir à amarrer les bâtimens. Il y a des orga-





naux pareils le long des lits de Bergues dans tous les endroits où l'on peut mouiller; car il ne faut point croire qu'il y ait mouillage par-tout, quoiqu'on soit au milieu des terres & des roches; souvent même il est nécessaire de faire trois ou quatre lieues pour gagner un ancrage, parce qu'il n'y a pas moins de quatre-vingt à cent brasses d'eau d'un mouillage à l'autre. A deux heures après midi, les vents étant venus au sud foibles, nous appareillâmes. Etant sous voile, ils vinrent au ouest-nord-ouest & nord-ouest. J'eus bien de la peine à doubler la dernière pointe qui forme l'entrée de la baie de Bergues du côté de l'ouest, sur laquelle pointe il y a une balise pour marquer une roche sous l'eau. Au milieu de la baie, à une lieue du mouillage, nous éprouvâmes un courant très-violent qui nous empêchoit d'avancer & nous faisoit rester comme à l'ancre, ayant cependant du vent & toutes voiles dehors; ce courant étoit formé par le jusant qui sortoit des deux baies, qui sont l'une au nord & l'autre au sud de la citadelle. Je fis armer tous les avirons de la frégate, & passer en avant les canots & chaloupes pour la remorquer. Je me tirai à force de voiles & de rames de ce courant, qui auroit pu me porter sur la côte du nord. A six heures, je mouillai par neuf brasses d'eau fond de sable, & la frégate ayant évité de bout au vent après avoir filé quarante brasses de cable, échoua sur une grande roche plate, l'unique danger qui soit à craindre dans cette rade. Il y avoit

Courant violent dans la baie de Bergues.

Mouillage à Bergues.

Roche sous l'eau.

quatorze pieds deux pouces d'eau sur la roche, mais la frégate tiroit quatorze pieds trois pouces, & la mer devoit encore descendre de quatre ou cinq pouces (a), je fis porter aussitôt un grêlin sur un corps mort, qui étoit au large de mon ancre & qui sert pour l'appareillage des bâtimens, je fis pomper mon eau & virer sur le grêlin comme sur le cable. Mais tous ces efforts furent inutiles. Il fallut attendre le flot qui nous releva. Cet accident ne nous seroit point arrivé, si les pilotes norvégiens avoient voulu me mouiller plus au nord, comme je leur avois demandé après avoir trouvé seize brasses d'eau. Il ne nous en couta que beaucoup de peine, & par les soins de M. Duchâtel & de mes officiers il n'y eut aucune confusion; ce qui est assez rare en pareille circonstance. Quand je me vis à flot: je relevai ma grosse ancre, & je me plaçai à l'entrée du port. Ma grande touée étoit par dix brasses d'eau fond de sable & gravier; mon ancre d'affourche au sud-est de la première par six brasses d'eau fond de vase. J'envoyai à terre un grêlin que je fis amarrer sur les pilotis du corps-de-garde, & une petite ancre au nord-est. Ces précautions me mettoient bien en sûreté, mais j'étois environné de beaucoup de bâtimens marchands, & ce n'est pas un mouillage pour une grande frégate. Les bâtimens de guerre ont coutume de mouiller a Sanduick, ou bien ils

(a) La mer marne de sept à huit pieds dans le port de Bergues.

ils entrent tout-à-fait dans le port où ils sont à quatre amares; mais lorsqu'on veut s'enfoncer ainsi dans le port, & se mettre en-dedans de la citadelle, il faut débarquer ses poudres.

Pour éviter la roche sur laquelle j'échouai, il est essentiel de prendre garde à une balise qui désigne l'endroit où elle se trouve. Ce qui trompa mes pilotes pratiques, c'est que la balise avoit été emportée deux heures auparavant par un navire hollandois, qui avoit échoué comme moi sur la même roche; mais au cas qu'on ne voie point de balise, il faut se souvenir que la roche est dans le sud-est, distance d'un demi-cable d'une bouée qui marque le corps mort d'appareillage.

Moyens d'éviter la roche.

Aussitôt mon arrivée, j'envoyai un officier saluer le commandant de la ville qui réside au château, je l'allai voir le lendemain avec mon état-major. Nous allâmes aussi voir M. Descheel, grand-baillif de la ville & territoire de Bergues. Il nous combla d'honnêtetés, & nous fit toutes sortes d'offres de service. Nous ne fûmes point si bien reçus du peuple. Les marchands, les ouvriers & tous ceux à qui il fallut recourir pour les besoins de la frégate nous firent un mauvais accueil. On fuyoit devant nous dans les rues, & l'on refusoit de vendre à mon maître d'hôtel dans les marchés publiques. Nous devons cette réception à la mauvaise conduite de quelques officiers corsaires qui, sous le nom & l'uniforme d'officiers de Roi qu'ils

avoient eu la hardiesse de prendre, avoient commis tant d'excès dans cette ville pendant la dernière guerre, que le grand baillif craignant qu'on ne nous insultât, fit publier que nous étions de vrais officiers de Roi, & qu'il falloit avoir des égards pour nous. Notre façon d'agir & notre discipline firent voir qui nous étions. Un matelot de mon bord ayant pris une cuillière d'argent dans une auberge étant ivre, je lui fis donner trois jours de suite la cale; & si toutes les dames rassemblées à un grand souper chez Madame Descheel ne m'avoient demandé sa grace, la punition auroit été plus longue. Je donnai à dîner à mon bord à Madame Descheel & à toutes les femmes distinguées, à l'état-major de la place, aux officiers de la garnison, & à tous les notables. Ce dîner qui fut suivi d'un bal, répandit la gaieté dans tous les quartiers de la ville, où l'on but au bruit du canon de la frégate à la santé des Rois de France & de Dannemarck; mais malgré cela, le peuple avoit bien de la peine à oublier qu'un François, capitaine de brûlot, ou qui se disoit tel, avoit menacé de canonner la citadelle sur le refus de quelque demande indiscrete, & qu'on avoit plus d'une fois insulté des personnes du sexe.

Je ne puis m'empêcher de faire ici une réflexion sur la haute idée que le public conçoit de certains intrigans, dont tout le mérite consiste à dire beaucoup de bien d'eux-mêmes, qui proposent les plus grandes

entreprises , parce qu'ils ne risquent que de retomber dans le néant d'où ils veulent sortir, & que nous voyons tous les jours échouer avec ignominie, quoiqu'appuyés d'une cabale ignorante & prévenue contre la marine royale. Les preuves de cette aveugle prévention ne sont que trop répandues; on trouve jusques dans le dictionnaire de l'Encyclopédie au mot *marine* des absurdités indécentes. On y lit l'extrait d'un ouvrage intitulé *Réflexions d'un citoyen sur la marine*. Cet ouvrage est fait par un officier, marchand de Dieppe. La qualité de cet écrivain annonce qu'il va dénigrer les officiers du roi. Il dit, „ le gentilhomme „ marin ne s'honore pas de son état, il dédaigne l'art „ du matelot ” &c. Je rendrai cependant justice à la solidité de ses réflexions lorsqu'il parle de la guerre & des armemens: „ Le capitaine, dit-il, doit être entièrement maître de l'armement de son bâtiment, „ &c. Pour faire la guerre aux Anglois, il faut attaquer leur commerce, se contenter de couvrir ses possessions; c'est précisément jouer avec le hasard de perdre sans avoir jamais celui de gagner: c'est au commerce anglois seul qu'il faut faire la guerre; point de paix solide avec ce peuple sans cette politique; que l'idée d'une guerre avec nous fasse trembler le commerce d'Angleterre, voilà le point important. L'ennemi a fait dans la guerre de 1744 des assurances considérables sur nos vaisseaux marchands; dans celle-ci peu, & à des primes très-oné-

„ reuses. Pourquoi cela? c'est qu'ils ont pensé que la
 „ guerre de terre feroit négliger notre marine, & ils
 „ ont eu raison; la marine de l'ennemi n'existe que
 „ par sa finance, & sa finance n'a d'autres fonds que
 „ son commerce: faisons donc la guerre à son com-
 „ merce, & à son commerce seul. Prenez à l'Anglois
 „ une colonie, il menacera; ruinez son commerce,
 „ il se révoltera. Nous avons trois cens lieues de côtes
 „ à garder. Ce soin exige une marine respectable, qui
 „ est-ce qui défendra les côtes, des vaisseaux? Abus,
 „ abus: ce sont des troupes de terre; on armera cent
 „ cinquante mille hommes pour épargner; cependant
 „ les riverains seront ravagés; on armera cent cinquan-
 „ te mille hommes, & il est clair que vingt-cinq vais-
 „ seaux de ligne à Brest, & quinze mille hommes sous
 „ cette place suffissent pour arrêter tout, excepté la pré-
 „ dilection pour les soldats de terre”. On voit que ce
 marin a des vues judicieuses, mais il ne démontre
 pas avec éloquence la nécessité d'une marine, comme
 le fait M. Thomas (a) dans l'éloge de M. Duguai

(a) Dans ces entretiens si profonds qu'il avoit avec Philippe, il par-
 loit sans cesse à ce prince de l'importance & de l'utilité de la marine.
 „ Ah! s'il revivoit aujourd'hui, s'il étoit parmi nos ports & nos arse-
 „ naux, quelle seroit sa douleur! François, s'écrieroit-il, que sont de-
 „ venus les vaisseaux que j'ai commandés, ces flottes victorieuses qui
 „ dominoient sur l'océan? Mes yeux cherchent en vain: je n'appergois
 „ que des ruines. Un triste silence règne dans vos ports. Eh quoi!
 „ n'êtes-vous plus le même peuple? N'avez-vous plus les mêmes enne-
 „ mis à combattre? Allez tarir la source de leurs trésors. Ignorez-vous

Trouin. Cependant cet orateur, conduit par un préjugé pardonnable, attendu qu'il n'a jamais fréquenté les ports du Roi, laisse échapper aussi en faveur de la marine marchande quelques traits contre la marine royale. C'est avec le même préjugé qu'un moine a fabriqué le Journal historique d'un voyage aux îles Malouines en 1763 & 1764. L'éditeur de cet insipide journal, imprimé à Berlin en 1769, semble n'être sorti de son couvent que pour aller faire dans un autre monde une ample recolte de mensonges & d'invectives. De retour en Europe, il se plaît à répandre le venin grossier de sa plume maussade sur la marine du Roi, dans une digression qui contient autant de bévues que de phrases. *On voit dit l'ignare enfant de S. Benoît, le 15 juin 1764 un navire au vent dans le nord-ouest, on vire pavillon & flamme, on met pavillon en berne, on tient le vent, malgré ces signaux prétendus,*

„ que toutes les guerres de l'Europe ne sont plus que des guerres de
 „ commerce, qu'on achete des armées & des victoires, & que le sang est
 „ à prix d'argent ? Les vaisseaux sont aujourd'hui les appuis des trônes.
 „ Portez vos regards au-delà des mers : les habitans de vos colonies vous
 „ tendent les bras. Etes vous citoyens ? ce sont vos freres. Etes-vous
 „ avides de richesses ? vous en trouverez dans le nouveau monde. Vous
 „ y trouverez un bien plus précieux ; la gloire. Vous avez versé tant de
 „ sang pour maintenir la balance de l'Europe ; l'ambition a changé d'ob-
 „ jet. Portez, portez cette balance sur les mers : c'est-là qu'il faut établir
 „ l'équilibre du pouvoir. Si un seul peuple y domine, il sera tyran ; &
 „ vous serez esclaves. Il faudra que vous achetiez de lui les alimens de
 „ votre luxe, dont vos malheurs ne vous guériront pas, &c.”

le navire continue sa route. Ce docteur cénobite croit qu'un bâtiment qui fait une pareille manœuvre ne peut être que François. Là-dessus sa bile s'enflamme, son amour pour le bien public & pour celui de sa patrie lui dicte une diatribe violente contre une marine qu'il devoit respecter; mais dans quelle règle ce moine a-t-il vu que, par amour pour sa patrie, il falloit dire en idiôme patagon que *la liberté des rouges* (a) *faisoit la servitude des bleus*, que *la marine royale a des préjugés qui l'élèvent au-dessus du métier des marins*, & *croit qu'il n'est plus besoin de l'exercer pour l'apprendre*, &c. ? Si cet écrivain avoit lu les ordonnances de la marine, il sauroit qu'il y a des écoles établies pour l'instruction des jeunes gens; s'il avoit été dans les ports du Roi, il auroit vu que les officiers s'y appliquent à la théorie, & qu'ils cherchent avec empressement les occasions d'y joindre la pratique; s'il s'étoit donné la peine de faire quelques informations, il auroit appris que, pour être reçu capitaine marchand, il faut avoir fait deux campagnes sur les vaisseaux du Roi, & avoir rapporté des certificats favorables des commandans; ce qui suppose qu'on ne peut prendre que sur ces vaisseaux une parfaite connoissance de la subordination & du service de mer, & que les officiers de la marine sont les véritables juges des officiers marchands; s'il avoit navigué sur des bâtimens comman-

(a) C'est ainsi qu'il appelle les officiers de la marine du Roi.

dés par de vrais officiers du Roi, il n'eût pas dit que *tout navire de la nation est obligé d'amener*; quand un navire du Roi lui signifie de ce faire, par un coup de canon & par la flamme virée au mât où elle doit être, suivant le grade de celui qui commande le vaisseau du Roi, il eût su que la flamme se hisse & ne se vire pas (a), & qu'un navire marchand n'est point obligé d'amener (b) quand il rencontre un vaisseau de guerre de sa nation, mais de se ranger sous son pavillon pour recevoir les ordres du commandant. S'il avoit vécu dans un port, il auroit appris peut-être la langue d'un métier qu'il faut savoir avant que d'en donner des leçons. Il auroit vu quel respect on a pour la mémoire des Barts, des Duguai Trouins, des Caffards: tous ces grands hommes avoient des titres pour entrer dans la marine du Roi; ils avoient rendu des combats fameux; ils avoient fait des manœuvres brillantes; ils avoient pris des vaisseaux de guerre ennemis; qu'on se présente après des actions si éclatantes, & l'on fera certainement reçu avec autant d'empressement que de distinction. Quoique les officiers de la marine royale soient au-dessus de ces traits injurieux qui n'ont aucun effet lorsqu'ils sont lancés par des mains aussi foibles que celles du voyageur aux îles Ma-

(a) Le mot *virer* emporte l'idée d'un mouvement circulaire, comme, par exemple, autour d'un cabestan.

(b) Le mot *amener*, quand il est seul, signifie se rendre à l'ennemi.

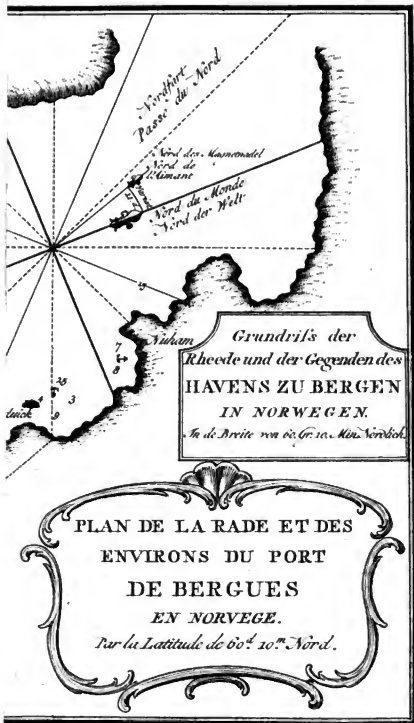
louines, je n'ai pas été le maître du premier mouvement d'indignation que m'a fait éprouver la lecture du journal fastidieux de ce moine errant. Je reprends le fil de ma relation.

Planche VII.

Pendant le séjour que j'ai fait à Bergues, j'ai fondé & fait sonder le port, la rade & les environs de la ville. J'ai déterminé à-peu-près les points principaux de la baie que j'ai rapportés au plan figuré que j'ai tracé. Je joins ici ce plan, voyez planche VII. J'en donnerai le détail plus bas, je crois devoir parler auparavant de la ville & du territoire de Bergues. Je dirai même quelque chose du Dannemarck, de la Norvege, des Lapons, des Samojesdes, & autres peuples au Nord de ce second royaume qui sont très-peu connus, & sur lesquels on a débité bien de fables. Comme je me suis adressé à des personnes instruites qui ont voyagé chez ces peuples, & que j'ai puisé dans les sources primitives, je me flatte qu'on me saura gré de mes recherches.

Description
de la ville de
Bergues.

La ville de Bergues ou Bergen, autrefois Biorginn, capitale du diocèse de ce nom, est la plus grande & la plus considérable ville marchande de Norvege; elle est placée au fond d'une vallée entourée & défendue par sept grosses montagnes. Ses fortifications du côté de la mer ne méritent point qu'on en fasse mention. Il y avoit autrefois à Bergues trente églises ou couvens; mais on n'y voit aujourd'hui que quatre églises paroissiales, dont trois danoises & une allemande,





mande. Les églises sont bâties en pierres, ainsi que les maisons des nobles, des consuls & des principaux négocians. L'édifice le plus remarquable est l'hôtel de la douane, bâti à l'entrée du port. Il y a une école latine, fondée & dotée en 1554 par l'évêque Pierre. Les revenus en ont été augmentés par le roi Frédéric II. & ses successeurs. Elle entretient aujourd'hui douze étudiants, auxquels on enseigne la Philosophie, les Mathématiques, l'Histoire & la Langue Française. L'école de marine étoit autrefois assez nombreuse; mais elle est tombée en décadence.

Bergues avoit autrefois le droit de battre monnoie; elle l'a eu jusqu'en 1575. On conserve encore au cabinet des médailles à Copenhague une monnoie qui y a été fabriquée sous le roi Eric. La ville a été bâtie en 1070 & 1071. Il s'y est tenu plusieurs conciles. Comme la plus grande partie des maisons de Bergues sont bâties en bois, cette ville a souvent été la proie des flammes; elle fut brûlée en 1248, onze églises furent réduites en cendres; le même malheur lui arriva en 1472, en 1623, en 1640, en 1702 & en 1756; dans ce dernier incendie, mille six cens maisons furent consumées. La ville est très-étendue, les rues ne sont point alignées, & sont pavées sans ordre en grosses pierres de mesure inégale, mais elles sont très-propres. Les maisons, quoique bâties en bois, donnent le coup-d'œil le plus riant, par la diversité des couleurs dont elles sont peintes. Elles sont sur tout jolies

93 RELATION D'UN VOYAGE

dans l'intérieur; on n'y voit ni or ni argent, mais elles sont meublées avec la plus agréable simplicité.

Dénombre-
ment des ha-
bitans.

La ville de Bergues peut compter trois mille maisons, & plus de vingt mille ames; il y vient annuellement des habitans de Hambourg, de Breme & de Lubeck, s'y établir pour le commerce du poisson.

Religion.

La Religion qu'on professe est la Confession d'Ausbourg, ou le Luthérianisme, connu en Allemagne sous le nom de Religion évangélique; c'est celle du prince & la dominante dans toutes les possessions du roi de Dannemarck; mais toutes les autres Religions sont tolérées (néanmoins sans culte public), pourvu qu'elles ne troublent point l'Etat. Tout habitant, de quelque condition & de quelque religion qu'il soit, est protégé sans aucune différence par le gouvernement, personne n'est inquiété par rapport à sa conscience.

Mœurs.

Quand aux mœurs des habitans de la ville de Bergues, il est difficile de satisfaire le lecteur sur cet article, car c'est un composé de différentes nations; beaucoup d'Allemands & d'Ecoffois y sont venus successivement s'établir, & se sont alliés avec les naturels du pays; les hommes sont la plupart forts & robustes, peu polis, quoiqu'affez affables aux étrangers par vue d'intérêt. Il n'y a point de noblesse à Bergues, tous les habitans sont négocians, & font le commerce en gros ou en détail. Il y a cependant quelques familles distinguées, mais en petit nombre.

Les femmes sont en général laborieuses, elles

s'occupent de leur ménage & de leur commerce; elles ne donnent point dans le luxe; elles reçoivent volontiers les étrangers qu'elles aiment beaucoup; elles font sur-tout bon accueil aux François, mais les maris sont très-jaloux de ces derniers; les Norvégiennes sont belles, mais elles n'ont pas beaucoup d'éducation. Il regne plus de politesse dans les autres villes de Norvege; mais dans tout ce pays, les hommes ont plus de goût pour le plaisir de la table que pour celui de l'amour. Ils aiment les liqueurs fortes, & sont grands fumeurs de tabac. Ils s'assemblent entr'eux, & préfèrent leur *estaminet* à la société des dames; ce qui porte celles-ci à s'en dédommager sans mystère avec les étrangers plus aimables & plus galans.

La garnison de Bergues est composée d'un bataillon de troupes réglées, d'une compagnie franche de cent cinquante hommes, & d'un petit détachement d'artillerie, ce qui fait environ six cens hommes.

Garnison.

Le commerce de la ville de Bergues consiste en toutes sortes de poissons, en marchandises grasses, en peaux & en bois. Ces denrées viennent des provinces septentrionales de Bergues. Le port est bon & sûr, & peut contenir un grand nombre de bâtimens de toute grandeur. Ce port à encore l'avantage de ne jamais geler, & d'être navigable en tout tems. Les habitans de Bergues ont environ quatre-vingt bâtimens qu'ils emploient au commerce du dehors,

Commerce.

& avec lesquels ils trafiquent dans l'Océan, dans la Méditerranée, dans la mer du Nord & dans la Baltique. Il vient en outre à Bergues tous les ans plus de mille navires de différentes nations chargés de sel, de grains, de farines, d'eau-de-vie, & autres denrées. Les habitans de Bergues envoient aussi plusieurs vaisseaux en Groënland, pour y faire la pêche du loup ou chien marin, dont le lard sert à faire des huiles très-estimées pour les lampes. Il se fait à Bergues un très grand trafic de grains de toute espece, parce que la terre de tout ce bailliage est ingrate & peu cultivée. Ses habitans, sur-tout ceux de la côte, sont presque tous pêcheurs. Ils sont obligés de tirer les grains nécessaires à leur subsistance des magasins de la ville, qui sont abondamment pourvus par le moyen de la navigation. Tous les habitans du nord de Bergues y viennent de plus de trois cens lieues faire leur provision de bleds & d'autres denrées qu'ils ne trouvent pas aussi facilement à Dronthem. Enfin la ville de Bergues est le grenier de toute la Norvege. La riviere de Bergues, & toutes les côtes de ce gouvernement, sont très-poissonneuses. Les pêches les plus considérables & les plus avantageuses sont celles de la morue & du hareng. Ces pêches sont les mines d'or du pays; c'est de leur produit que les navires danois & étrangers font leur chargement pour toutes les parties de l'Europe. Le poisson sec ou stockfish

que l'on prépare à Bergues, est fort estimé dans les ports d'Espagne, d'Italie, de Hollande, de Flandre, & même d'Angleterre. Ce poisson s'exporte aussi dans la mer Baltique, ainsi que la morue sèche, & en tonneaux, que les Norvégiens font passer dans toute l'Europe. On charge aussi à Bergues une quantité prodigieuse d'huile de poisson, de peaux de bouc & de mouton, de suif, de goudron & de planches.

Il me reste à parler du commerce de la rogue, dont on fait une grande consommation en Bretagne. La rogue est un amas d'œufs de morue; c'est un appas absolument nécessaire pour la pêche de la sardine. La pêche de morue, pour en retirer la rogue ou les œufs, se fait sur les côtes de Norvege, depuis le mois de janvier jusqu'à la mi-avril. On prend des morues dans les autres saisons; mais on ne lui trouve des œufs que dans cette première pêche. On commence à pêcher la morue avec sa rogue au mois de janvier, sur la côte de Nordland & de Finnemarek, à plus de cent lieues dans le Nord de Bergues. Le poisson descend successivement le long des côtes, en prenant toujours vers le sud jusqu'à la ville de Bergues, & environ trente lieues encore plus sud du côté de Schutnefs, où cette pêche finit à la fin d'avril; parce qu'alors la morue s'éloigne de terre, & gagne la pleine mer pour pondre ses œufs. Cette pêche ne se fait devant Bergues qu'à la fin de mars. Les pêcheurs norvégiens ne font ladite pêche que dans les endroits fermés. Ils

Commerce
de la rogue.

se servent de petits bateaux, qui peuvent porter six ou huit tonneaux. Ils ont à terre de petits magasins construits en bois, où, après avoir ouvert les morues & en avoir retiré la rogue, ils la font en pyramides, & la transportent à Bergues lorsque la pêche est finie vers la fin d'Avril. Les négocians de Bergues achètent ensuite cette rogue des pêcheurs & la font mettre en tonnes. Cette pêche est rarement considérable dans le bailliage ou gouvernement de Bergues, quoiqu'il ait soixante-dix lieues d'étendue; & c'est beaucoup quand on y prend quatre mille barils ou tonnes de rogue: mais la grande pêche se fait sur les côtes de Nordland, où les mers sont plus poissonneuses que partout ailleurs. Les habitans de ces contrées septentrionales apportent à Bergues, le port de Norvege le plus considérable & le plus fréquenté par les étrangers, tout le produit de leur pêche, poisson & rogue sur des bateaux depuis cent jusqu'à deux cens tonneaux. Les glaces & les tempêtes ne permettent pas à ces bateaux de naviguer & d'arriver avant le mois de mai, ainsi il n'est pas possible de fixer avant ce tems le prix de la rogue. On trouve dans les magasins de Bergues, au commencement de juin dans les années communes, quinze ou seize mille tonnes de rogue, & trente mille tonnes dans les années d'abondance. Le prix du baril de rogue, dans les années communes, est de 3 à 4 rixdales ou 14 à 18 livres de notre monnoie, & dans les bonnes années le baril se donne

pour 2 rixdales ou 9 livres de France. On l'a même vu donner pour une rixdale ou 4 liv. 10 sols; mais en 1767 & 1768, le prix de la rogue étoit excessif. Les plus anciens ne l'avoient jamais vu porter si haut. Le prix de la tonne étoit de 5 à 6 rixdales: ce prix qui n'avoit point d'exemple, étoit l'effet de la grande concurrence des acheteurs; il seroit à souhaiter, pour le bien de la Bretagne, qu'une seule compagnie eût le privilège de vendre de la rogue aux pêcheurs de sardines sur les côtes de cette province. Le baril de rogue est de quinze à seize veltes, ou une demi-barrique de Bordeaux; il y a des jaugeurs jurés pour les faire bien pacquer & remplir. Il faut treize de ces barils pour faire un last ou deux tonneaux de France en port: il n'est question d'aucun poids. Le fret que l'on doit payer à Brest ou autre port de Bretagne, est d'environ trente livres pour chaque last de treize barils, avec dix pour cent d'avarie ordinairement pris sur le montant du fret. Les droits qui sont peu de chose, & tous les frais ensemble ne montent point à 15 sols de France par baril. Voilà tous les éclaircissemens qu'il est possible de donner concernant le commerce de Bergues & de la Norvege.

Je donnerai maintenant une idée des manufactures & des branches du commerce extérieur établies dans la Norvege; je ferai connoître en même tems sa forme d'administration, mais comme elle est liée avec celle du Dannemark, & que des compagnies

privilégiées, formées à Copenhague, dirigent le commerce que ces deux royaumes font au-dehors, j'entrerais dans quelques détails sur la forme du gouvernement & sur les forces des Danois.

Gouvernement de Danemarck.

Le gouvernement est despotique, mais doux & tempéré par sa constitution solide & constante. Les provinces sont régies par des baillifs chargés de la manutention des loix, de l'inspection sur les revenus du prince, & de la protection spéciale des payfans. Ils n'ont de juridiction sur les sujets du Roi que dans les affaires matrimoniales, & dans toutes les autres ils ne peuvent être que médiateurs: ils ne sauroient fermer l'accès au trône, ni même écarter des tribunaux supérieurs ceux qui auroient des plaintes à porter contre eux, ce qui met bien de la douceur dans le gouvernement des provinces. Le Roi est l'ame de toute la justice, il se réserve l'approbation de tous les jugemens. On n'en peut exécuter aucun qui ne soit signé de sa main, s'il tend à ôter la vie ou à flétrir l'honneur d'un citoyen. Voici une loi importante, qui prouve la sagesse du législateur; elle se trouve au chapitre xix. livre premier du code danois: „ Tout „ homme accusé en justice d'un crime quelconque „ pourra, en donnant caution, venir à la cour, & „ s'en retourner librement, & jouir de toute la liberté nécessaire pour se défendre ”.

J'ai déjà dit que la Religion luthérienne étoit la seule autorisée par les loix, mais que toutes les autres étoient

étoient tolérées. Le Roi exerce, comme tous les princes protestans, le droit de suprématie dans ses royaumes: il prononce en dernier ressort sur tout ce qui est relatif au gouvernement de l'Eglise, & à la forme du culte extérieur. L'autorité des évêques, restrainte au spirituel, ne s'étend qu'à conférer les ordres sacrés, & à contenir les prêtres dans le devoir, ils n'ont aucune juridiction temporelle ni d'autres droits que ceux qui leur sont nécessaires pour conserver l'ordre & la décence dans l'Eglise.

Les Danois & les Norvégiens aiment leur Roi; mais les premiers ont plus d'éducation & des mœurs plus douces. C'est le fruit d'une censure qui s'exerce dans les villes de Dannemarck par des personnes choisies par le magistrat pour veiller à l'éducation des enfans, & à l'administration des biens des pupilles (a), ils peuvent disposer de leur propre autorité des enfans négligés par leurs parens, & les appliquer à quelque profession. La loi leur permet de se rembourser même par la voie de l'exécution des sommes qu'ils ont avancées pour les enfans; & si la famille est dans l'indigence, les maisons de charité doivent faire ce remboursement. Les mêmes personnes sont obligées de veiller sur les biens des mineurs, & de s'en faire rendre un compte exact; & pour mettre les pupilles en sûreté, la loi ordonne à ceux qui demeurent dans

(a) Code danois, liv. III. chap. XVII.

une maison ou dans le voisinage d'une maison où il meurt un pere laissant des enfans mineurs, de déclarer au plutòt cette mort au magistrat, sous peine d'une forte amende.

Compagnies
de commerce.

A l'égard du commerce extérieur des Danois, Chrétien IV. fut le premier de leurs rois qui établit dans ses états une compagnie de commerce aux Indes orientales. Chrétien V. lui donna une nouvelle forme, & lui accorda un octroi le 28 de Novembre 1670: elle tomba sous Frédéric IV. qui fit de grands efforts pour la soutenir. Chrétien VI. la releva en 1732: c'est l'époque de l'établissement de celle qui subliste aujourd'hui.

La compagnie d'assurance s'est formée en 1727; chaque action est de mille écus.

La banque, qu'on doit regarder comme l'ame du commerce danois, doit son existence à une compagnie qui a rendu par cet établissement un grand service aux deux royaumes de Dannemarck & de Norvege.

La compagnie d'Afrique a été établie en 1755, pour continuer un commerce que quelques particuliers avoient commencé. Son octroi, dont la durée est de quarante ans, porte un privilege exclusif de commercer depuis le 36^e degré jusqu'au 22^e. degré de latitude. Jusqu'à présent c'est dans les ports de Saffy, de Salé & de Sainte-Croix qu'elle a sur-tout trafiqué, elle en tire des laines, des cuivres, de la cire & des

cuir. Elle y porte des toiles, des draps, des épiceries, & autres denrées que l'Europe fournit à l'Afrique. Cette même compagnie envoie aux îles de l'Amérique, qui sont Saint-Thomas, Saint-Jean & Sainte-Croix. Cette compagnie est composée de cinq cens actions, & les actions sont de cinq cens écus.

J'ai parlé plus haut de la Compagnie qui fait exclusivement le commerce de l'Islande. Il me reste à dire un mot des manufactures. Frédéric V. n'a rien négligé pour en établir & dans le Dannemarck & dans la Norvege. On y fait des toiles à voile, de la toile ordinaire, de la batiste, du papier, du tabac, des étoffes, du sucre raffiné, des fayances, des porcelaines, de l'alun, du savon. On fabrique à Copenhague des dentelles, des galons d'or & d'argent, tout sorte d'ouvrage d'orfèverie, des armes, des fusils pour l'armée, des draps & des étoffes de soie, des tapis peints & imprimés, des bas tricotés au métier, des chapeaux & des velours. L'industrie dans la préparation des cuirs fait des progrès sensibles. Les gants de Rander & d'Odenfée sont renommés, enfin les manufactures s'augmentent & se perfectionnent tous les jours : on fait des prohibitions rigoureuses des marchandises étrangères, à mesure qu'on peut s'en passer.

Manufac-
res.

Il y a en Seelande & en Norvege des fonderies de canon de fer & de fonte. Voici l'état des troupes de terre du Dannemarck, suivant le règlement fait en 1763.

108 RELATION D'UN VOYAGE

Etat des trou-
pes de terre,

Gardes à pied & à cheval, . . .	704 hommes.
Cuirassiers,	4380.
Dragons,	2920.
Hussards,	600.
• Infanterie,	20020.
Artillerie,	1158.
Ingénieurs,	31.

Total, 29813 hommes.

Il y a outre cela, tant en Dannemark qu'en Norvege, plus de trente mille hommes de troupes nationales, parmi lesquels on distingue un corps de patineurs au nombre de six cens, qui est très-redoutable. Ce sont des hommes qui, par le moyen d'une espece particuliere de patins, courent sur la glace & la neige avec une vitesse incroyable.

Etat de la
Marine.

Le roi de Dannemarck avoit en 1763 vingt-six vaisseaux de guerre, depuis quarante jusqu'à quatre-vingt-dix canons, & sept à huit frégates. Les matelots destinés au service de la marine sont de deux ordres. Ceux qui habitent les côtes sont classés, & leur nombre est d'environ vingt-cinq mille hommes. Ces hommes classés servent au Roi dans les armemens extraordinaires, & presque toujours aux particuliers. Le second ordre, qui est plus particulièrement attaché à la marine royale, est composé de quatre divisions: chaque division a son chef, & dix

compagnies de cent dix-huit hommes. Les compagnies sont commandées par des capitaines de vaisseaux qui, sous eux, ont deux officiers subalternes: C'est à l'instar de ce corps qu'on a formé en France, à la fin de la guerre, seize compagnies de soldats-matelots sous le nom de régiment de Dunkerque. Ce second ordre de matelots est de quatre mille sept cents vingt hommes. Il fournit aux équipages des vaisseaux pour les besoins ordinaires, & donne des ouvriers dans les ateliers & chantiers; il y a une commission établie en 1739, chargée de diriger la construction; elle est composée de trois capitaines de vaisseaux & de trois constructeurs. Par cet établissement sage, il n'est construit aucun bâtiment dont le plan n'ait été calculé, & l'on n'en construit point contre les desirs de la mer & les cris des officiers expérimentés qu'on a vu plusieurs fois en France, occupés pendant toute une campagne à corriger les fautes d'un constructeur.

Il y a une compagnie de cadets, logée à Copenhague dans un grand édifice, que Frédéric IV. fit élever en 1701. Cette compagnie forme la pépinière des officiers comme celle des gardes la marine en France. Le directeur de la navigation leur enseigne cet art, & la Géométrie; un officier d'artillerie leur en donne des leçons. Ils ont des maîtres particuliers d'Arithmétique, de Géographie, d'Histoire, de Langue françoise & angloise de Dessin, de Danse &

Pépinière
d'officiers.

d'Escrime. Le premier constructeur leur montre la construction. Pour joindre la pratique à la théorie, ou leur fait monter tous les ans une frégate, où successivement ils font le service de matelots, de pilotes & d'officiers. Le département de la marine est dirigé par un conseil, sous le nom de *College combiné de l'amirauté & du commissariat général*; il est composé de trois officiers civils, dont le premier est secrétaire d'état, & chef du département, & de quatre officiers-généraux qui portent pavillon.

J'ai oublié de dire que le département de la guerre est ordinairement confié à un officier-général, qui, dès qu'il parvient à cette dignité, renonce au commandement. C'est à lui qu'on adresse tous les mémoires concernant l'avancement des officiers, l'administration de la justice & le maintien de la discipline. C'est ce ministre qui signifie les ordres de Sa Majesté. Il y a un département particulier, appelé *Commissariat général de la guerre*, composé de six personnes, dont le ministre est le chef, pour examiner tout ce qui a rapport au payement & à l'habillement des troupes, à l'approvisionnement & au détail des places.

Je terminerai cet article par le dénombrement des villes & des habitans des royaumes de Dannemarck & de Norvege. Il y a dans le royaume de Dannemarck soixante-huit villes, vingt-deux bourgs, cinq cens quatre-vingt-trois biens nobles, seize baronnies & quinze seigneuries. Il est né en 1766 dans le Dan-

Dénombrement des villes & des habitans.

nemarck & le Sleswick trente-trois mille deux cens cinquante-neuf enfans, & il est mort vingt-neuf mille neuf cens cinquante-neuf personnes: d'où l'on peut conclure avec vraisemblance que le nombre des habitans dans tout le royaume de Dannemarck peut être porté à environ un million d'ames.

Il n'y a que dix-huit villes dans toute la Norvege. En 1766, il y est né vingt-deux mille-trois cens soixante-dix enfans, & il est mort vingt mille dix personnes: ce qui fait présumer que la Norvege renferme environ sept cens mille ames.

Au sujet de la rogue, je n'ai fait qu'indiquer les habitans de Nordland & de Finemarck, il est bon de les faire connoître un peu plus particulièrement. Nordland & Finemarck sont deux bailliages au nord de Dronthem, qui n'est que la seconde ville de Norvege pour le commerce, quoiqu'elle soit regardée comme capitale. Dronthem étoit autrefois la résidence des rois de Norvege; son port est très-bon, & offre, après Bergues, le plus de ressources dans les mers du Nord. Le bailliage de Nordland s'étend depuis le Nummedal jusqu'en Finemarck; il comprend la prévôté de Helgeland, autrefois *Halogia*; Ramus s'efforce de prouver que ce pays est l'Ogigie d'*Homere*, & *Ulyssé* le dieu *Outin*: il s'ensuivroit que cette province auroit été habitée immédiatement après le siege de Troie. Elle fournit des marchandises grasses & du poisson. On y trouve de bons pâ-

Nordland.

Finemarck.

turages & de grandes forêts. Sur les limites de cette prévôté est une montagne qui a sept pointes très-élevées, & qu'on voit de vingt lieues en mer. Les habitants s'occupent sur-tout de la pêche, ainsi que ceux de Finemarck. On distingue Finemarck orientale & Finemarck occidentale. La première partie comprend, à l'extrémité de la terre-ferme vers le Nord, la montagne appelée Nord-Kin, distante de dix milles danois du cap de Nord; elle comprend aussi l'isle de Wardøe, située à un tiers de lieue de France de la terre-ferme; près d'un port de cette isle est le bourg de Wardøehuus, qui est la dernière forteresse du monde du côté du Nord. La seconde partie de Finemarck ou l'occidentale comprend l'isle de Magerøe, dans laquelle est la montagne la plus septentrionale de l'Europe, appelée *Cap-Nord*. Sur toutes ces côtes on trouve des ports ou des mouillages excellens. Il semble que la Nature ait pris plaisir à former les retraites les plus sûres pour des vaisseaux dans les endroits les plus affreux du monde, & sous le ciel le plus rigoureux; tel bâtiment qui aura été battu par la tempête, & qui, pressé par quelque besoin, sera forcé d'aborder ces côtes, y trouvera toujours un asyle quelque tems qu'il fasse. Il faut prévenir le lecteur que les pêcheurs de la côte sont tous pilotes; qu'ils viennent à deux lieues en mer, quelque gros vent qu'il y ait, chercher les navires pour les piloter. Il faut savoir aussi que, quoique ces côtes présentent l'aspect



W. Knappe del.

Combat d'un habitant de finemarek contre un ours.

l'aspect le plus effroyable, elles ne sont point aussi dangereuses qu'elles le paroissent, parce que tous les dangers sont sur l'eau, & qu'on peut passer par-tout où la mer ne brise pas. Ce que je dis des côtes & des habitans de Nordland ou Finemarck, peut se dire des côtes & des nations circonvoisines qui sont toutes le commerce de suif, de beurre, d'huile, de poisson & de bois; elles ont la même façon de vivre, & ne sont point aussi lâches que quelques historiens l'ont rapporté. Au contraire toutes ces nations sont braves; on voit souvent des habitans de ces contrées attendre de pied ferme des ours affamés qui viennent fondre sur eux: il y en a même qui n'ayant d'autre arme qu'un couteau vont à la chasse de ces animaux, au risque d'être égorgés & déchirés, comme cela arrive souvent. J'ai fait graver, d'après un relief qui m'a été donné par le grand baillif de Bergues, un combat de cette espèce d'un homme contre un ours. Voyez planche B.

On ne manque pas de relations détaillées sur les Lapons & les Samoïedes, mais elles s'accordent si peu, que le lecteur ne sait à quoi s'en tenir; elles sont d'ailleurs mêlées d'un si grand nombre de fables puériles, que je crois rendre service au public en le débarrassant de tout ce qu'on a jusqu'ici rapporté de faux, & même de douteux sur ces peuples sauvages. Les particularités qu'on va lire m'ont été confirmées par un savant qui a fait plusieurs voyages à Archangel, &

Planche B.

Lapons &
Samoïedes.

qui m'a traduit en latin toutes les observations qu'il a écrites en allemand. Rien n'est si important pour l'Histoire naturelle du genre humain, que d'avoir des notions précises de ces nations boréales, auxquels on reconnoît encore des traits originaux de l'homme dans son état primitif & naturel, afin de pouvoir calculer les progrès de l'éducation, & apprécier les fruits de la société.

Plusieurs Journaux de voyages faits en Russie, & sur-tout des Observations publiées à Saint-Petersbourg en 1732 sur les Samoïedes, placent les premiers établissemens de ces peuples aux environs d'Archangel. Il est au contraire très-certain qu'on n'en trouve qu'à trois cens werstes de cette ville (a); ce qui a accrédité cette erreur, c'est qu'on a vu quelquefois des Samoïedes venir porter des huiles de poisson & autres marchandises à Archangel pour le compte de quelques marchands qui ont soin de les entretenir, ainsi que leurs rennes: c'est ce qui a aussi engagé des auteurs à écrire que c'est par les Lapons & les Samoïedes, habitans des côtes de la Mer Blanche, que se fait la pêche des lours marins & des vaches marines, dont on tire l'huile. Cette assertion est dépourvue de vérité. Il n'y a que les Russes qui fassent cette pêche pénible & dangereuse, ni les Lapons, ni les Samoïedes n'ont jamais habité les bords de la Mer Blanche.

(a) Cent werstes font un degré de l'équateur.

Leurs premières habitations, qui ne sont guères fixes, ne se trouvent que dans le district de Mezene au-delà du fleuve de ce nom. Cette colonie est de trois cens familles, qui toutes descendent de deux tribus différentes, dont l'une s'appelle *Lagbe* & l'autre *Ivanouta*, distinction qu'ils observent exactement entr'eux. Cette colonie porte le nom d'*Ohjondire*; une autre qui en est voisine près de *Petzora*, celui de *Tibijondire*; & celle des environs de *Poufsozer*, vis-à-vis du détroit de *Wai-gatz*, appelée communément *Gougorskoï*, se donne elle-même le nom de *Guaritzzi*. Cette nation sauvage occupe l'étendue de plus de trente degrés le long des côtes septentrionales de l'Océan & de la Mer Glaciale, entre les 66° & les 70° degrés de latitude nord, & à compter depuis la rivière de Mezene, tirant vers l'orient au-delà de l'Oby jusqu'à celle de Guenifée. Tous ces Samoïèdes, quoique dispersés dans une si grande étendue & partagés en différentes familles, ont sans contredit une origine commune, comme le prouve la conformité de leur physionomie, de leurs mœurs, de leur manière de vivre & de leur langage.

De l'autre côté de la Mer Blanche, les Lapons habitent une très-grande étendue de pays depuis Kandalex jusqu'à Kola, & depuis les frontières de la Laponie Suédoise & Danoise, jusqu'au détroit de la mer Blanche; ils occupent plus d'un millier de werstes. Cependant toute cette vaste étendue de pays n'est

peuplée que par environ douze cens familles laponnes. Je n'ai réuni dans ce recit les Samoïedes & les Lapons, que pour désigner au juste la situation du pays qu'ils occupent. Je suis d'ailleurs très-éloigné de croire comme plusieurs, que ces deux peuples ne font qu'une même nation. La personne qui m'a instruit de ces particularités m'a bien assuré le contraire, & m'a même ajouté que M. de *Buffon* s'est trompé lorsqu'il a dit dans son *Histoire Naturelle* que les Lapons, les Zembliens, les Borandiens; les Samoïedes, & tous les Tartares du Nord étoient des peuples qui descendoient d'une même race. Sur quoi il m'a fait d'abord remarquer que M. de *Buffon* parloit d'un peuple imaginaire en parlant des Zembliens, puisqu'il est très-connu que ce pays que l'on nomme *nova-zembla*, n'avoit point d'habitans, & qu'on avoit certainement pris pour des naturels du pays, les gens de l'équipage de quelque bâtiment de pêche russe, d'autant plus que les Russes qui y vont pêcher des vaches marines, ont coutume de s'habiller à la maniere des Samoïedes. Voici encore une probabilité en faveur de cette opinion, c'est que les Russes qui y passent souvent l'hiver, n'ont jamais trouvé le moindre vestige humain, & qu'ils n'ont vû que des ours blancs, des renards blancs, & des rennes qui se nourrissent de mousse & du poisson que la mer jette sur le rivage. Pour les Borandiens, on ignore même le nom de ce peuple dans le Nord. On m'a aussi rapporté que l'équipage d'un bâtiment



Col. P. de la. del.

1. un Samoïede. 2. une Samoïede. 3. Patins.

qui y avoit voulu hiverner il y a quelques années avoit péri entierement. Les vingt-quatre hommes qui compoient cet équipage furent trouvés morts dans l'endroit qu'ils avoient choisi pour leur quartier d'hiver. On a crû long-tems que c'étoit l'excès du froid qui avoit fait périr ces gens-là; mais il est prouvé que ce sont des brouillards épais & mal sains occasionnés par la putréfaction des herbes, & des mousses du rivage de la mer qui empoisonnent & donnent la mort. Ce qui confirme ce que je viens de dire, c'est qu'une colonie de Mezene composée de vingt personnes, qui avoient établi leur demeure dans un endroit éloigné de 20 lieues de celles des autres, eut beaucoup à souffrir des mêmes brouillards. Personne cependant ne mourut, mais tout le monde fut malade. La terrible peste, qui au milieu du quatorzième siècle dépeupla l'isle d'Islande, n'étoit peut-être autre chose que de pareils brouillards.

Quelques Historiens racontent que l'on trouvoit de l'argent dans quelques endroits de la nouvelle Zemble. Cela n'est pas sans vraisemblance, puisqu'il passe pour certain dans toute la Russie que sous le regne de l'impératrice Anne, on a trouvé dans une isle déserte de la mer blanche plusieurs rochers incrustés de l'argent le plus pur. On en envoya des barres à Pétersbourg. On se promit de grandes richesses de cette découverte, on creusa les rochers, & l'on s'aperçut que l'intérieur ne contenoit rien de ce métal précie-

cieux, & que ce n'étoit qu'une simple incrustation peut-être aussi ancienne que la création.

Les Samoïedes font la plus part d'une taille au-dessous de la moyenne, ils ont le corps dur & nerveux, ils ont les épaules larges & les jambes courtes, les pieds petits, le col court, la tête très-grosse, le visage applati, les yeux petits & noirs, le nez écrasé, la bouche grande, & les lèvres minces. Leurs cheveux noirs & forts leur pendent sur les épaules; ils ont le teint brun & jaunâtre, & les oreilles très-grandes. Ils n'ont que peu ou point de barbe; la physionomie des femmes ressemble à celle des hommes; elles ont cependant les traits un peu plus fins, & les pieds un peu plus petits; mais comme les deux sexes ont même habit & même physionomie, il est difficile de les distinguer. L'un & l'autre portent des habillemens faits de peaux de rennes tournées en dehors, qui leur serrent & leur couvrent tout le corps. Voyez planche C.

Pour ce qui regarde les Lapons, on ne reconnoît presque aucune conformité entr'eux & les Samoïedes, excepté leur habillement qui est à-peu-près le même, leur vie ambulante, & l'usage qu'ils font des rennes (a). D'ailleurs les Lapons ont la physionomie assez semblable à celle des autres Européens, & sur-tout celle des *Finois*. Ils ont pourtant l'os de la mâchoire supé-

(a) Le mot de renne vient de l'Allemand; *rennen*, qui signifie courir.

rieure un peu plus fort & plus élevé. Leurs cheveux sont de différentes couleurs, & pour ce qui regarde le sexe il y a, suivant le témoignage unanime des Voyageurs, des Laponnes qui pourroient passer pour belles femmes chez toutes les nations. Les Lapons diffèrent encore des Samoïedes par la barbe que les premiers ont forte & épaisse. On croit que les Lapons descendent des Finnois, & les Samoïedes de quelque race tartare des anciens habitans de la Sibérie qui, à force d'avoir été repoussés par d'autres nations, s'est reculée jusqu'aux extrémités de la terre. Les Lapons, comme on l'a dit dans plusieurs relations différentes, ne se servent pas du javelot, ils en ignorent même l'usage; ils ont des fusils, & ils achètent leur poudre à *Kola*. Ils ne mangent point leur viande & leur poisson crud comme les Samoïedes; ils ne font pas de farine des os broyés de poisson, cet usage n'a lieu que chez les Finnois habitans de la Carelie; mais les Lapons se servent de cette pellicule fine qui est sous l'écorce du sapin; ils en font leur provision au mois de mai, la font sécher, la réduisent en poudre, qu'ils mêlent avec la farine dont ils font du pain; ils prétendent que ce pain est un anti-scorbutique. Ils ne composent point leur boisson de l'huile de poisson. Il est faux que la polygamie ait lieu chez eux, non plus que l'usage de se marier sans égard aux degrés de consanguinité. Ils n'offrent point leurs femmes & leurs filles aux étrangers, & cette accusation est dénuée de

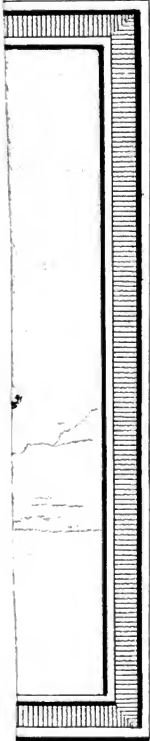
Réfutation
de plusieurs
fables au sujet
des Lapons.

preuves. On a beaucoup parlé des sortilèges des Lapons; mais tous les recits qu'on a faits là-dessus sont remplis d'exagération. Quoique la plupart des Lapons aient embrassé le Christianisme, ils n'ont de chrétien que le baptême & le nom. Ils ont beaucoup de peine à quitter leurs mœurs & le culte de leurs idoles. Les Lapons & les Samoïedes ne sont point si petits que l'ont rapporté plusieurs Historiens, qui ont voulu les faire passer pour des *pigmes*, ils n'ont cependant guères plus de 4 pieds 3, 4 ou 5 pouces. La vie des Lapons est une image de la vie de nos premiers parens. Ils vivent sans maisons, sans métairie, sans semer, sans planter, sans filer, sans faire de la toile, &c. La providence leur a donné un animal qui n'exige presque aucun soin, & qui fournit à toutes leurs nécessités. C'est la renne qui de tous les animaux domestiques est le moins à charge, & en même tems le plus utile; elle se nourrit & se soigne elle-même; en été elle broute de la mousse, des feuilles & de l'herbe qu'elle trouve dans les montagnes; en hiver elle a l'instinct de déterrer avec les pieds une espece de mousse qui croît sous la neige. Lorsqu'une renne a couru toute une journée, on ne fait que la mettre en liberté, ou bien on l'attache à un arbre, & on lui porte deux poignées de mousse: la renne a beaucoup de ressemblance avec le cerf, dont on la distingue cependant en ce qu'elle porte ses cornes en avant. Cet animal tient lieu au Lapon de champ, de prés, de chevaux &

Renne.

Combien cet
animal rend
service.

Planche D.



& de vaches. Sa chair & son lait sont sa principale nourriture; sa peau lui fait un vêtement d'hiver, & l'été il la vend ou l'échange pour une tente qui lui tient lieu de maison. Son poil lui sert de fil, il taille des meubles & des outils de ses os & de ses cornes, il fait aussi un lit de sa peau, enfin de son lait gras il compose de très-bons fromages. Ainsi la renne fait toute la fortune du Lapon. Plusieurs Lapons entretiennent jusqu'à mille rennes, & les connoissent toutes par leurs noms. Lorsque les Lapons veulent voyager ou transporter leurs effets, ils se servent de traîneaux qui ont la forme d'un bateau : l'eau n'y pénètre point, & l'on y est à l'abri du froid. Les traîneaux sont conduits par les rennes avec tant de vitesse, qu'on vole, pour ainsi dire, à travers les forêts, les montagnes & les vallées. M. Deschéel, grand baillif de Bergues, me donna le modèle d'un de ces traîneaux tirés par des rennes, que j'ai fait graver pour mieux instruire le lecteur. Voyez planche D. Ces traîneaux ne servent que pour courir sur la glace ou sur la neige. Les Lapons font usage, ainsi que les habitans de la Finlande, d'une espèce de patins tout-à-fait particulière. Ils sont faits d'une planchette d'environ 6 ou 7 pieds de longueur, sur environ un pied de largeur. Cette planchette est pointue & recourbée pardevant. Ils s'attachent une pareille planche à chaque pied, & prenant en main un bâton, dont le bout est applati pour ne pas enfoncer dans la neige, ils courent avec

Façon de
voyager des
Lapons.

Planche D.

Q

tant de célérité qu'ils peuvent atteindre des ours & des loups. Voilà ce qu'on peut dire en abrégé de plus intéressant sur ces peuples du Nord. Je reviens à la ville de Bergues. J'ai promis de détailler le plan de son port.

Détail du
plan de Ber-
gues.

La ligne nord & sud qui est tracée sur le plan ne marque pas le nord du monde, mais seulement le nord de la boussole qui varie dans la baie de Bergues de 21 degrés. La lettre *A* marque la pointe de la Citadelle, qui n'est défendue que par de mauvais retranchemens où l'on peut descendre facilement. *B.* la Citadelle qui n'est autre chose qu'une redoute avec du canon; elle est très-aisée à escalader du côté de la porte. *C.* Le Château dont toute la force consiste en une batterie d'environ vingt pièces de canon de moyen calibre qui battent la rade & le port. *D.* La mâture, ou la machine à mâter les bâtimens; il y a trois brasses d'eau au pied de cette mâture, ainsi on voit que des frégates de quarante & cinquante canons peuvent s'y réparer. *E.* Le marché public & général des denrées. *F.* La ville qui environne le port. *K.* Roche sous l'eau, sur laquelle j'ai touché, & qui est ordinairement marquée par une balise. *L.* Tonne ou bouée, qui désigne le coffre ou le corps mort d'appareillage: il y a quelquefois dix à quinze bâtimens amarrés sur ce coffre en attendant le vent pour appareiller. *M.* Île Sanduick, sur laquelle il y a quelques mauvaises pièces de canon; à côté de cette île.

j'ai placé une ancre pour désigner le mouillage qui est dans le nord-quart-nord-est de l'isle. On mouille par vingt-cinq brasses d'eau, & l'on a des grêlins amarrés aux organaux qui sont sur l'isle & sur les roches à l'est de Sanduick, au pied desquelles il y a trois brasses d'eau, comme je l'ai marqué sur le plan. On ne peut placer que trois frégates ou deux vaisseaux de ligne dans ce mouillage. *N.* Nuham, où l'on peut encore amarrer deux gros vaisseaux en mouillant une grosse ancre au large, & s'amarrant par derrière à terre. Ce poste est ordinairement occupé par deux ou trois vaisseaux baleiniers, parce qu'il y a un établissement à terre pour tirer l'huile des baleines ou des loups marins. *P.* Corderie où l'on peut faire toute la garniture d'une frégate. On voit par ce plan qu'il n'est pas possible de mouiller dans la baie à cause de la profondeur de l'eau. Ainsi, lorsqu'on arrive dans cette baie & que le vent est contraire, il faut louvoyer pour gagner le mouillage de Sanduick, ou s'approcher à une portée de fusil de la grosse bouée, qui marque le coffre d'appareillage à l'entrée du port. Il est très-inutile de laisser tomber l'ancre à moins d'être à une portée de fusil de la bouée, car elle chasseroit; elle ne tiendrait point, vu que le fond est en talus; on seroit obligé de remettre à la voile. Je crois avoir instruit le lecteur de tout ce qui peut intéresser au sujet du port & de la ville de Bergues, on peut conclure que c'est une relâche de ressource dans les mers

Instruction
pour mouil-
ler à Bergues.

du Nord, puisqu'on y trouve des vivres, des rafraichissemens & les moyens de s'y réparer. Pendant la dernière guerre, les corsaires de Dunkerque y relâchoient continuellement pour faire de l'eau & du bois, & pour y conduire des prises qui y ont été vendues très-avantageusement.



QUATRIEME PARTIE.

CONTENANT la route de Bergues à la côte orientale d'Islande, la description des ports qui sont en cette partie, la description des isles de Ferro, de Schetland, des Orcades, & le retour en France.

APRÈS avoir pris à Bergues des rafraichissemens pour mon équipage, & après avoir fait à ma frégate les réparations nécessaires pour la mettre en état de reprendre la mer, je me disposai à partir. Les vents me contrariaient plusieurs jours, je voulois un vent de sud pour sortir par une des passes du nord de Bergues, & continuer ma route directe vers les côtes d'Islande; mais le vent ne se déclara de la partie du sud que le 10 Août à trois heures du matin, & à quatre heures nous appareillâmes, le vent foible, le ciel couvert avec une petite pluie. Nous mîmes toutes voiles dehors, & nous fîmes six lieues gouvernant du nord-nord-ouest au nord-ouest, côtoyant toujours les terres de bas-bord, c'est-à dire celles du sud, parce que les vents en dépendoient. Après avoir fait ces six lieues, nous aperçûmes une ouverture dans les terres du Nord qui bordoient la riviere; nous arrivâmes tout-d'un-coup pour mettre le cap au nord-est, &

Départ de
Bergues.

donner dans ce passage. Nous prîmes un islot, que nous laissâmes à bas-bord à portée de pistolet, pour éviter une roche sous l'eau dont nous passâmes encore plus près, à en juger par le remou que le pilote norvégien nous fit remarquer. Après avoir passé cette roche, nous mîmes le cap au nord, ensuite au nord-quart-nord-ouest, & successivement au nord-nord-ouest pour arrondir plusieurs petites isles ou rochers que nous laissâmes toutes à bas-bord. Après avoir doublé toutes ces isles, nous nous trouvâmes dans une petite rade formée comme un bassin, dont on ne voyoit ni l'entrée ni la sortie. Une escadre de quatre à cinq vaisseaux peut y mouiller par sept brasses d'eau fond de sable; il y a des bâtimens qui y ont hiverné. On voit des organaux de fer de tous les côtés pour amarrer les vaisseaux qui ne veulent pas mouiller leurs ancres, ou qui n'en veulent mouiller qu'une pour affourcher avec un grêlin. Nous sortîmes de ce bassin par un goulet où deux bâtimens auroient bien de la peine à passer de front, & nous nous trouvâmes ensuite dans une baie qui a plus de douze lieues de circonférence, & qui ne paroissoit avoir ouverture qu'au nord-ouest, à trois lieues devant nous. J'embarquai alors mes bâtimens à rames, & je forçai de voiles au nord-ouest pour sortir de cette baie par l'ouverture qui se montroit. A midi, nous étions entre les deux isles qui forment cette passe, qu'on nomme *la passe de Henne-Gat* ou *Hennefiord*; les pilotes

norvégiens s'en retournerent, & je gouvernai au ouest-nord-ouest en forçant de voiles pour m'éloigner de terre. On voit que cette sortie des lits de Bergues est longue, mais elle n'est point difficile. On compte dix lieues de France depuis la ville de Bergues jusqu'à cette passe dite *Henne-Gat*; mais dans ces dix lieues; il n'y a pas plus d'une demi-lieue de difficulté. On trouve deux mouillages pour de gros vaisseaux, & plusieurs pour de petits bâtimens, entre Bergues & l'entrée du petit bassin dont j'ai parlé, dans lequel on peut rester en sûreté, si les vents refusent ou s'ils sont trop forts pour aller en mer. Cette rade est encore plus heureusement placée pour les vaisseaux qui viennent du large, & qui se trouvent à la côte par un gros tems, car ils trouvent un bon asyle, & selon l'expression de Virgile, *Statio bene tuta carinis* (a). Cette sortie de Bergues par le Nord, quoique plus longue, est donc plus belle que celle par le sud nommée *passe de Cruxfiord*, qui n'est éloignée de Bergues que de six lieues de France. La route par Cruxfiord est plus courte; mais elle est aussi plus étroite; & les mouillages ne sont point si bons; au reste les vents & la destination des bâtimens doivent décider pour l'une ou l'autre des passes; mais, par rapport à l'atterrage en venant de la mer, mon avis est d'atterrer plutôt sud que nord; car du côté de la passe de *Henne-*

(a) Virg. *Æneide*.

Gat, ou de celle de *Holmsford* qui est encore plus au nord, les terres ou les roches qui forment les lits sont très-basses; il n'y a aucun point remarquable, & les terres du continent sont très-éloignées. On ne court cependant aucun danger à attérer au nord, sur-tout par un beau tems; par-tout des pilotes se présentent; il y en a même quatre sur les deux isles qui forment la passe de *Henne-Gat* (a). Ces pilotes qui sont pêcheurs de profession, sont toujours en mer, lorsque le tems le permet; & aussitôt qu'ils découvrent un bâtiment, ils forcent de voiles ou de rames pour l'atteindre. Cette passe est, à mon estime, par 60 degrés 40 minutes de latitude.

J'ai dit plus haut qu'en sortant de la passe j'avois gouverné au ouest-nord-ouest pour m'éloigner de la côte, & me mettre à même de profiter de tous les vents. Ils étoient au sud & sud-sud-ouest, & ils pouvoient venir à l'ouest. Je fis au ouest-nord-ouest 15 lieues, ensuite 25 autres lieues au nord-ouest, & nord-ouest-quart-de-nord. Le 11 à midi j'étois par 61 degrés 20 minutes de latitude, & par 1 degré 34 minutes de différence occidentale du méridien de Paris. Je ne dois point oublier de faire remarquer qu'étant à 12 lieues par estime de la côte de Norvege, je fis sonder, & que je ne trouvai point de fond, mais qu'après

(a) Les isles qui forment cette passe se nomment *Henne* & *Feyer*. Cette passe se nomme aussi *Herlesford* ou *Henneford*.

qu'après avoir fait huit ou dix lieues de plus, je trouvai 100 brasses d'eau fond de sable gris vaseux; cela confirme l'observation déjà faite, que plus on approche les côtes de Norvege, plus le brassinage augmente, & le fond devient vaseux; que plus on approche les côtes de Chettland, plus le fond est mêlé de gravier & pierres noires, & qu'enfin au milieu du chenal on trouve 70 brasses d'eau fond de sable fin. Comme ces parages sont sujets à la brume, cette remarque est essentielle.

Remarques
sur les fonds
à la côte de
Norvege.

Le 12, le 13, le 14 & le 15 les vents toujours foibles, ne firent que varier. Ils soufflerent successivement de tous les airs de vent. Je dirigeai ma route selon les variations, & le 15 à midi j'observai 65 degrés 20 minutes de latitude, & j'étois par 10 degrés 5 minutes de longitude occidentale. Pendant ces quatre jours le ciel fut couvert & la mer belle. Le 12 nous observâmes 17 degrés de variation, & nous vîmes un banc prodigieux de petits poissons rouges qui avoient l'air d'un banc de sable rouge qui brisoit dans une étendue de plus de deux lieues. On rencontre souvent dans ces mers de pareils amas de poissons qui peuvent inquiéter des Navigateurs à la première vue, d'autant plus que ces bancs de poissons attirent une quantité prodigieuse d'oiseaux, comme on en voit sur les hauts fonds. Ces mers sont aussi remplies de baleines. Je vis le 15 au matin un oiseau qui mérite par sa singularité qu'on en fasse mention. Il étoit grand comme

Variation.

Banc de poissons
rouges.

R

130 RELATION D'UN VOYAGE

une oye, il avoit le corps blanc, mais sa tête, sa queue, son colier & le bout de ses ailes étoient du plus beau noir.

Le 16 les vents soufflerent du nord-est, gros frais, la mer très-mâle. Je tins bord sur bord sous les deux basses voiles, m'estimant dans l'est-quart-sud-est de la pointe de Langernes, distance de 18 lieues.

Le 17 les vents toujours au nord-est, bon frais, mais le tems clair, je prolongeai la bordée du nord-ouest & nord-nord-ouest, & j'eus connoissance à 7 heures du soir de la pointe de Langernes que je relevai au nord-nord-ouest, distance de 6 lieues. Comme il y avoit apparence de mauvais tems, je mis à l'autre bord de peur que les vents n'eussent passé à l'est: je vis plusieurs bâtimens pêcheurs qui louvoyoient pour se relever. Dans la nuit les vents forcerent, & la mer devint affreuse.

Le 18 le vent fut moins fort & la mer tomba, c'est ce qui arrive toujours dans ces parages. La mer grossit tout-à-coup, & tombe aussi tout-à-coup avec le vent. Je revirai le cap au nord-ouest pour aller chercher la terre. Je parlai à plusieurs bâtimens Hollandois, & à un Dunkerquois qui me dit qu'il n'y avoit rien de nouveau dans la flotte. A 6 heures du soir, le tems clair & serain, je relevai la pointe du sud de Burgerfiord au sud-est, distance estimée 8 lieues. Je tirai aussi la vue d'une montagne qui est derrière cette pointe, une des plus hautes de la partie orientale. Voyez planche V, fig. 12. Il est à remarquer que, quoi-

Planche V.
fig. 12.

que les terres d'Islande soient très-hautes, il faut souvent en être fort près pour les voir, parce que leur sommet toujours couvert de neige est aussi très-souvent embrumé, comme je crois l'avoir déjà fait observer. Je sondai en prenant le relevement ci-dessus, & je trouvai 105 brasses d'eau fond de vase, J'observai le même jour avec précision la déclinaison de l'aiguille aimantée que je trouvai de 29 degrés. J'étois à vue de terre par 67 degrés de latitude.

Variation;

Le 19, le 20, le 21, les vents variables, tantôt faibles & tantôt violens, je courus à différens airs de vent pour examiner le glissement des côtes, & chercher les bâtimens de pêche françois qui sont ordinairement très-dispersés.

Le 22 à 3 heures du matin, le vent à l'est, le ciel serain, je portai au nord jusques par la latitude de 69 degrés. Je m'appliquai alors ces vers de *Virgile*.

- „ Hic vertex nobis semper sublimis; at illum
- „ Sub pedibus Atrox atra videt, manesque profundi
- „ Maximus hic flexu sinuoso elabitur anguis
- „ Circum, perque duas in morem fluminis arctos,
- „ Arctos, oceanum metuentes aequore tingit. Lib. I. Georg.

La brume s'étant épaissie & les vents ayant passé au sud-est, je pris la bordée du sud-sud-ouest, de peur de m'engager dans les glaces par la brume & par les courans. Vers les dix heures du soir, le vent devint furieux & la mer terrible, je portai cependant les deux basses voiles pour me soutenir. Dans la nuit,

l'amure & la fausse amure de la grande voile rompirent, le petit foc fut emporté, & en même tems une lame fracassa toute la proue & enleva un des minots.

Le 23, le 24 & le 25, il venta du nord & du nord-est petit frais, la mer belle, mais la brume étoit toujours épaisse. Je courus au sud à petites voiles, & en sondant de deux heures en deux heures. Cette précaution étoit nécessaire; car, comme nous avions de la brume depuis plusieurs jours, & que la carte hollandoise indique que les courans portent à l'ouest dans le nord de Langermes, j'aurois bien pu rencontrer la terre; mais en sondant de tems en tems, je n'avois rien à craindre en portant au sud, parce qu'il y a quarante brasses d'eau à quatre lieues de terre au nord de Langermes.

Le 26, les vents au nord-ouest frais, beau tems; j'observai à midi 65 degrés 57 minutes de latitude; je parlai le soir à plusieurs pêcheurs françois & hollandois, & je vis deux corvettes de Dunkerque qui quittoient la pêche & faisoient route pour la France.

Le 27, le 28 & le 29, les vents varièrent & firent le tour du compas, le ciel couvert, & souvent même de la brume. Comme tous les bâtimens pêcheurs ont coutume de quitter la pêche du 25 au 30 août, je me disposai aussi à retourner à Brest, d'autant plus que la brume, qui régnoit continuellement, & les mauvais tems qui commençoient à se faire sentir par continuation, me mettoient dans l'impossibilité de

rendre aucun service; je passai ces derniers jours à chercher l'isle Enkeuyfen, je me mis par sa latitude & je courus différens bords à l'est & à l'ouest, pour tâcher d'en avoir connoissance; mais tous mes soins furent inutiles. Dans la nuit du 28 au 29, nous eûmes quelque inquiétude. La nuit étoit très-sombre, & il faisoit un calme plat. L'officier de quart vint m'éveiller, & m'avertir qu'on entendoit un bruit singulier. Je me transportai aussitôt sur le pont, & j'entendis effectivement un bruit tel que celui que fait la mer lorsqu'elle se brise contre les rochers. Je fis jeter promptement un plomb de sonde, & filer cent brasses de lignes sans trouver fond. Cependant le bruit continua encore plus d'un quart d'heure, après lequel on n'entendit plus rien. Je pense que ce bruit n'étoit occasionné que par des bancs de poissons qui environnoient la frégate, & il y a lieu de croire que l'isle Enkeuyfen n'existe plus, puisque de cinq cens bâtimens qui vont tous les ans à la pêche & qui en reviennent, aucun depuis trente ans n'en a eû connoissance. Cette isle a peut-être été engloutie par quelques révolutions comme celles de Goubermans; ou bien par la brume ou le gros tems on a pris un banc de glace pour une isle.

J'ai promis de parler des ports qui sont situés dans la partie orientale d'Islande; comme je touche au moment de quitter ma station, je crois que c'est ici le lieu de faire part au lecteur des instructions que j'ai été à

Doute sur
l'existence de
de l'isle En-
keuyfen.

Description
des ports à
l'est d'Ilan-
de.

portée de prendre sur ce point. Je commencerai par le premier mouillage au sud de Langernes, & je descendrai successivement jusqu'au bas de la côte. Langernes est une langue de terre très-longue & très-plate en sa superficie; on peut la voir de six à huit lieues. Langernes est placée exactement sous le cercle polaire. Au sud de Langernes il y a un mouillage pour tout vaisseau quelconque, par 10 à 15 brasses d'eau fond de sable, à l'abri des vents du nord & de l'ouest. Lorsqu'on vient de l'est pour chercher un mouillage en cet endroit, soit pour se mettre à couvert du mauvais tems, soit pour faire de l'eau, il faut serrer la côte si les vents sont nord; elle est très-saine, & l'on peut la ranger à portée de fusil. On aperçoit d'abord un mât ou un bâton de pavillon à trois ou quatre maisons ou cabanes. On peut mouiller vis-à-vis de ces cases, mais il vaut mieux aller plus loin, & laissant ces cabanes à tribord, courir jusqu'à ce qu'on voye d'autres cabanes sur un côteau au bord de la mer, c'est alors qu'on doit se préparer à mouiller. Les bâtimens pêcheurs ont coutume de mouiller vis-à-vis de ces secondes cabanes à un quart de lieue de terre, mais un vaisseau de guerre fera très-bien à une demie lieue de la côte. On est en sûreté dans ce mouillage tandis que les vents sont de la partie du nord & de l'ouest; mais si l'on voit apparence de vent de sud & d'est il faut appareiller.

Vapen-fiord est une bonne baye pour des bâtimens de toute grandeur. On mouille devant les cabanes par

15 à 18 brasses d'eau fond de sable vaseux, mais comme il y a deux roches au milieu de la baye, les gros bâtimens qui ne virent pas bien de bord ne doivent pas y entrer, à moins que les vents ne soient favorables.

Zand-boek est une rade où l'on se met à l'abri des vents de la partie du sud, en mouillant à la côte du sud devant les cabanes des Islandois. Il y a des roches dans la partie du nord de la baye. Entre ces deux ports, il y a une petite île nommée Bourhiék, qui est très-saine.

Burger-fiord est une bonne rade pour des petites frégates ou corvettes. Etant au large, à environ 8 lieues de terre, on découvre une montagne qui a la forme d'une embrasure de canon, & qui sert de reconnaissance pour cette partie de la côte, car elle est placée entre les deux bayes que je viens de nommer.

Lommer-fiord est un très-bon port pour des frégates; il faut mouiller à tribord, en entrant au pied des cabanes des pêcheurs, par 10 brasses d'eau à une encablure de terre. Derrière cette baye il y a aussi une montagne qui ressemble de loin à une couronne.

Zuider-fiord petite rade pour des pêcheurs, ou de très-petites corvettes.

Meuve-fiord petite rade ouverte aux vents d'est qui y soufflent pleinement.

Ruider-klip est sans contredit le meilleur havre qui soit sur toutes les côtes d'Islande. C'est une rade par ex-

céllence, elle est exactement fermée, & cinquante vaisseaux de guerre peuvent y mouiller, aussi à l'aise qu'en sûreté. Tous les vents de la partie de l'est sont favorables pour y entrer. On peut mouiller par toute la baye par 25 à 30 brasses d'eau fond de vase, mais le meilleur mouillage est au fond de la baye à la côte du nord, après avoir doublé ou dépassé une pointe de gravier qui paroît rouge de loin, & qui avançant dans la baye, forme une anse où l'ancrage est excellent. On y mouille par 15 à 18 brasses d'eau fond de sable vaseux. On peut affourcher en envoyant un grelin avec une petite ancre à terre qu'on a soin d'enfabler, ou de retenir par des piquets. Cette rade est tout ce qu'il y a de mieux en la partie orientale, & même dans toute l'étendue des côtes d'Islande.

Kolhom est une baye qui offre de bons mouillages, mais son entrée est difficile; il faut passer au sud d'une île nommée Schorres qui est devant la baye, parce que dans la partie du Nord il y a un récif qui s'étend très-loin, & rend le passage au nord de cette île presque impraticable.

Papei-fiord est une rade ouverte, à laquelle l'île Papei qui est à l'entrée a donné son nom.

Preistfi-baye, & Ingelfi-baye sont encore deux rades peu abrayées; cette dernière est ainsi appelée parce qu'elle est beaucoup fréquentée par les Anglois. Sur le parallèle de ces deux bays il y a 6 ou 8 lieues au large une roche plate & grande nommée Walsboc, qui

qui paroît comme le dos d'une baleine. Comme les pêcheurs m'ont assuré qu'il y a des courans affreux & des remoux terribles entre cette roche & la terre, je serois porté à croire qu'il y a sous l'eau une chaîne qui tient depuis la roche en question jusqu'à terre, & qu'il y a du danger à y passer, quoique les pêcheurs l'ayent plusieurs fois traversé. Ne pourroit-on pas croire aussi que l'isle Enkeuysen, qu'on place sur le même paralelle, n'est autre chose que l'isle ou la roche Walsboc, vûe par un tems de brume par des pêcheurs qui n'avoient point vû la terre, & qui ignoroient la distance dont ils en étoient? Cela est d'autant plus probable, que la plupart des patrons des bâtimens pêcheurs ne savent ni lire ni écrire, & ne sont point en état de faire une bonne observation.

Les isles de Ferro ou Ferroer sont situées dans la mer du Nord, entre les 61 & 63 degrés de latitude, & à peu-près entre les 8 & 10 degrés de longitude occidentale, méridien de Paris. On ne fait point positivement le tems où ces Isles furent découvertes, mais on fait que sous le regne de Harald Haorfager, roi de Norvege, elles étoient habitées & fréquentées par les étrangers. Vers le onzieme siecle, la religion Chrétienne y fut prêchée. Le Roi Chrifian III. ayant introduit la réformation dans ses états, soumit les isles de Ferro à un Prevôt qui dépend maintenant de l'E-vêque de Seeland, & a sous sa direction sept Prédicateurs qui desservent quarante Eglises. Ces isles sont

Isles de
Ferro.

138 RELATION D'UN VOYAGE

sous la direction du Baillif d'Islande. Elles ont outre cela un Juge provincial, un Sénéchal, deux Magistrats subalternes, & un Receveur général des domaines du Roi, qui est aussi Directeur du commerce de ces îles avec la ville de Copenhague. Le commerce s'en fait pour le compte du Roi par la chambre des Finances. Ces îles sont au nombre de vingt-cinq, dont dix-sept sont cultivées & habitées. Elles sont divisées en six paroisses. 1°. La paroisse de *Norderoë*, qui comprend les îles & églises suivantes. *Videroë* qui est nommée sur le Neptune *Vidro*. *Fulgloë* ou *Fuloë* de deux mille danois de tour. *Suinoë* de la même grandeur. *Bordoë* qui a dans le nord-ouest un bon port. *Canoë* ou *Kunoë* de trois milles de circonférence, & *Calloë* ou *Kalsoë* de la même étendue. 2°. *Ostroë*, ou *Oesteroë* de dix-huit milles de circonférence : elle a sept églises & deux ports qu'on nomme Fugle-fiord & Konsgaven : ce dernier port est dans le golfe de Skaale. 3°. *Stromoë*, cette île est de vingt milles de circonférence. On la divise en deux parties ; la partie septentrionale comprend l'église principale de Kolde-fiord, & les ports de Wertmanhan & Halderfviig. La partie méridionale comprend la ville de *Tborshavn* ou *Tborshaven* qui a un port très-commode, défendu par une redoute. C'est le chef-lieu de toutes les îles, le seul où il y ait un marché ; le sénéchal & le directeur du Commerce y font leur résidence : il y a ordinairement cent hommes de garnison. Le roi Christian III. y a éta-

blî un Collège que Christian IV. perfectionna en 1647. Le sieur Thurot y a relaché dans la dernière guerre, commandant le corsaire nommé le *Marechal de Belisle*, dématé de tous ses mats pour la troisième fois. 4°. *Waagoë*, cette île a six milles de circonférence. Son église principale est près du port de Midvaag. Cette île a encore un autre port nommé Sorvaag, qui est comme le premier dans la partie du sud de l'île. L'île Waagoë est celle qui est marquée ou nommée *Wage* sur le Neptune. 5°. *Sandoë*, cette île a huit milles de circonférence. Il y a un courant terrible dans le sud de cette île près des îlots, ou rochers qu'on nomme Dalsnipen & Dasflets. Au sud de l'île Sandoë il y a deux petites îles qu'on nomme *Skuoë* & *Stoeredimen*. Cette dernière qui a un mille de circonférence, est un rocher rond si escarpé qu'il est inaccessible. Au sud de celle-ci est l'île *Lutteldimen*, où lorsqu'on met des moutons blancs en paturage, ils deviennent noirs en trois mois de tems. 6°. *Suderoë*, cette île a environ vingt milles de circonférence. Dans cette île est le port de *Lobroë*, au fond du petit golphe de *Vaago fiord*. Ce port est un des plus sûrs & des plus commodes de l'île. Il y a un courant très violent & très-dangereux au sud de cette île, près de Somboë ou Sumby, & autour d'un rocher nommé le *Moine*, qui est à une lieue & demie au large, & qu'il ne faut point trop approcher, car j'ai vu des brisans qui s'étendoient à plus d'un quart de lieue. On dit qu'il y a une mon-

tagne nommée *Famogen* dans l'isle Suderoë, sur laquelle on voit un lac qui a son flux & reflux à la même heure que dans le port de Lobroë. Il est pleine mer aux isles de Ferro le jour de la nouvelle & pleine lune à 12 heures. Ces isles sont sujetes à des brouillards qui causent des rhumes, le scorbut, & les autres maladies qui viennent de l'humidité. Elles ne sont autre chose que des rochers couverts d'un peu de terre, assez féconde cependant pour rendre 20 pour 1. Toute la moisson est en orge. Les troupeaux de moutons sont la richesse des habitans, dont on porte le nombre à vingt mille ames. Tout le commerce de ces isles consiste en suif, en peaux, en viande de mouton salé, en plumes, en edredon, en bas, bonnets & chemises de laine. Ces isles sont assez bien placées sur la carte du Neptune, & sur celle de M. Bellin. La roche nommée *Le Moine*, qui est au sud de ces isles & qui paroît de loin comme un bâtiment, est par 9 degrés 5 minutes de longitude, ou différence occidentale du méridien de Paris. Ayant pris hauteur dans la ligne est & ouest corrigée de cette roche, je connus qu'elle est par 61 degrés 17 minutes de latitude. La variation au sud des isles de Ferro est à mon estime de 19 degrés.

Isles des Orcades ou Orkeney.

Les Orcades sont un amas d'isles au nord d'Ecosse, dont elles ne sont séparées que par le détroit de Pentland, qui a deux lieues & demie de large & quatre & demie de longueur, on en compte 67, dont 28 sont habitées. Ces isles furent très-peu connues des anciens,

car les Historiens ne s'accordent pas sur leur nombre. Plin & Pomponius-Mela n'en comptent pas plus de quarante. Ils ont sans doute regardé comme des rochers plusieurs de ces isles qui sont très-petites, que les habitans appellent *Holms*, & qui fournissent cependant de bons paturages. Ces isles ont été gouvernées par des Rois particuliers, mais les Ecoissois les détrônèrent lorsqu'ils s'en rendirent maîtres; les Danois, ou plutôt les Norvégiens s'en emparèrent dans la suite, mais les Ecoissois les reprirent en 1472. On les regarde aujourd'hui comme provinces d'Angleterre; elles dépendent du comté de Marton; elles ne payent tous les ans à l'état que 500 livres sterling. Le climat de ces isles est bon, mais froid & humide. La recolte est en orge, qui vient très-abondamment. Les habitans ont beaucoup de bestiaux & sont très-adonnés à la pêche, de sorte que le poisson & le bœuf salé sont le principal commerce de ces isles. Elles fournissent aussi cependant des suifs, des cuirs, du sel, des peaux de lapin, de l'orge & des étoffes de laine. Les côtes qui environnent ces isles offrent par-tout des bayes & des anes qui forment des ports & des mouillages excellens, mais il faut les connoître pour y entrer sans danger, car les marées y sont très-fortes, & les courans très-violents. Un maître de navire de Dunkerque m'a rapporté un trait bien frappant des courans des Orcades; il m'a dit que s'étant trouvé de calme dans un corsaire de Dunkerque, à environ deux

lieues de terre dans la partie du nord, le corsaire avoit été entraîné par le courant & la marée au milieu de ces isles, qu'ils avoient mouillé une ancre, que le cable fut coupé dans un instant, & qu'ils étoient au moment de se perdre, lorsqu'il vint des pêcheurs qui par le secours d'un petit vent qui s'éleva, les firent sortir par l'ouest de ces isles, après avoir traversés mille dangers & des remoux épouvantables. Le marin de qui je tiens cette aventure m'avoua qu'ils avoient eû une frayeur mortelle, qu'ils s'attendoient que leurs guides avec qui ils étoient en guerre, alloient les conduire dans quelque port où ils seroient retenus prisonniers, & qu'ils furent très-étonnés de sortir de ces isles à bon marché, car il ne leur en coûta que dix pots d'eau-de vie par convention. Cet Officier corsaire ignoroit sans doute qu'il est un parti à prendre en pareille occasion vis-à-vis d'un pilote étranger, c'est de lui promettre une forte récompense lorsque le navire sera hors de danger, & de l'assurer en même-tems qu'il perdra la vie s'il arrive quelque accident au bâtiment.

Il ne m'est pas possible de décrire tous les ports & mouillages des Orcades. N'ayant point été à portée d'en prendre connoissance, je n'ai pû que sonder ces côtes, & en tirer des vûes. Voyez planche IX, fig. 13 & 14. Les sondes seront marquées sur la carte de M. Bellin; je me contenterai de dire ici que dans la partie du nord des Orcades où j'ai sondé, on trouve 50 brasses d'eau fond de roche à deux petites lieues de

Planche IX.
fig. 13 & 14.



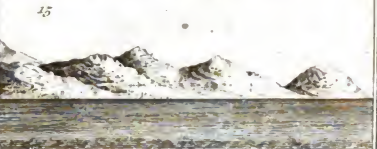
E. $\frac{1}{2}$ E. distance de 4. Lieues.
 unten davor gegen S.O. $\frac{1}{4}$ O.



von mitten an S.E. $\frac{1}{4}$ S. distance de 3. Lieues.
 Seemeilen davor in deren Mitte S.O. $\frac{1}{4}$ S. ist.



Süd distance de 5. Lieues et demi.
 sechsstehalb Seemeilen davor gegen Süden.



O. S.E. distance de 3. u. 4. Lieues.
 gegen O. S.O. $\frac{1}{4}$ bis 4. Seemeilen davor ist.

terre, & qu'on m'a dit qu'il y avoit 30 brasses d'eau à un quart de lieue de la côte. Ainsi, lorsqu'on trouve moins de 50 brasses d'eau, il est tems de revirer si l'on ne veut pas s'engager dans les courans. Je dirai aussi qu'ayant pris hauteur avec un très-bon Océand, assez près de terre pour être assuré des relevemens & des distances, j'ai trouvé que ces isles sont six minutes plus sud qu'elles ne sont marquées dans le Neptune (a). Voilà les seules observations que j'ai faites sur ces isles; au reste ce que j'en appris de différens Navigateurs s'accorde à peu près avec ce qu'en dit M. Bellin dans son *Essai sur les Isles Britanniques*, & avec une carte à grands points de ces isles, & de celles de Chettland, qui m'a été donnée à Bergues par un Capitaine marchand qui va tous les ans aux Orcades & à Chettland. J'ai jugé à propos de rapporter ici les notes de M. Bellin sur ces isles, après y avoir fait les corrections nécessaires & des additions qui pourront être utiles.

Remarques
sur la latitude.
de.

Pomona ou Pomonia est la plus grande & la principale de toutes ces isles (b). Les terres en sont très-hautes dans la partie de l'ouest. C'est dans ces isles qu'est la ville de Kirkwal, capitale des Orcades & la résidence de l'Evêque. Cette ville est dans la partie du nord; elle a un port & une rade; mais les ports les

Kirkwal.

(a) Neptune ou cartes réduites des Isles Britanniques gravées en 1757.

(b) L'isle Pomona se nomme aussi Mainland, qu'il ne faut pas confondre avec l'isle Mainland de Chettland.

plus considérables de l'isle sont *Schapa* à l'opposite de *Kirkwal*, *Cairston*, *Caerston* & *Dieresfond*.

Port de Cair-
ston.

Le port de Cairston est dans le sud-ouest de Pomona. C'est un port très-sûr, & propre pour la navigation de l'ouest, il y a plusieurs passes entre les isles, pour s'y rendre. La passe nommée *Hamfoud*, qui est au sud de Pomona, est très-bonne pour les navires qui viennent de l'est. On navigue dans cette passe en laissant à tribord la pointe de Rost-net ou Rossenès, qu'il ne faut point trop approcher parce qu'elle à une batture, il est vrai qu'elle ne s'étend pas au large. Cette pointe de Rost-net est au sud de Pomona. On laisse ensuite à bas bord la petite isle de Lamholm, delà on cotoye Pomona, & si l'on est contrarié par les vents ou la marée, on peut mouiller par 6 brasses d'eau dans un enfoncement qu'on voit à tribord au sud de Pomona; c'est ce qu'on appelle rade de Schapa: si le tems est favorable, on continue en cotoyant Pomona; on trouve une petite isle sur la route que les gens du pays nomment *Barrer-Botter*; elle est saine, & on la laisse indifféremment à tribord ou à basbord selon le vent. On passe au nord de Carra, on trouve encore une très-petite isle aussi très-saine & à égale distance de Carra & de Pomona; delà en suivant le nord-ouest-quart-de-nord on se rend dans le port de Cairston, où l'on mouille par 7 brasses d'eau dans la rade; mais si l'on veut s'enfoncer davantage & approcher de terre, on mouille par 4 brasses d'eau très en sûreté

sûreté à l'abri de tous les vents, & l'on ne sent ni courans ni marée.

Cairston est une petite ville au fond du port; on y trouve des rafraichissemens. Il est plus facile de venir à Cairston par l'ouest, & la route est bien plus courte; mais il faut avoir attention de ne point ranger la pointe du sud de Pomona, car cette pointe est garnie de roches. Il y a encore une bonne passe pour se rendre entre les isles de *Soult-Ronalza* & *Burra*, mais elle est très-étroite; il est très-dangereux d'y donner à moins d'avoir un vent sûr & favorable. Dans le sud de Pomona la marée porte au sud-est dans les nouvelles ou pleines lunes, & la mer marne de 12 pieds.

Le port de Dierefound est dans le nord-est de Pomona en dedans de Mulhead, la pointe la plus orientale de Pomona, & à une lieue à l'ouest de cette pointe. Mulhead est une terre très-élevée & remarquable; elle est d'ailleurs saine & escarpée. Il y a deux roches à l'est, & deux autres au nord-nord-ouest, mais elles sont très-près de terre. L'entrée du port de Dierefound a environ un tiers de lieue de largeur; il faut en prendre le milieu, car il y a quelques roches à terre sous l'eau, sur-tout vers la pointe qui est à tribord en entrant. Après avoir doublé cette pointe, on entre dans le port où l'on peut mouiller par-tout; mais pour être plus à couvert, on se range à l'ouest de la pointe de Nestin, qui est celle de tribord en entrant, où l'on mouille par 5 brasses d'eau. Les petits bâtimens vont

Port de Dierefound.

T

dans le sud de Dierefound, dans un enfoncement nommé *Marketbay*, où ils mouillent par 3 brasses d'eau; il faut prendre garde à la marée pour y entrer, car dans le milieu de cet enfoncement il y a un petit banc sur lequel il ne reste de basse mer que 5 pieds d'eau. La mer monte de 12 pieds à Dierefound dans les grandes marées, & de 8 pieds dans les marées ordinaires.

Port de Kirkwal.

Le port de Kirkwal est dans le nord de Pomona. Pour s'y rendre de la partie de l'est, il faut donner dans la passe appelée *Stronfathir*, au sud de l'isle *Stronfa*, & au nord de *Mulhead*. On range le cap, on passe devant Dierefound entre le nord de Pomona & le sud de l'isle *Shapinsha*, laissant l'isle nommée *Elgarholm* à tribord, & celle de *Théevesholm* à basbord; aussitôt qu'on a dépassé cette dernière isle, on fait route au sud-sud-ouest, pour éviter une roche qui est à un tiers de lieue dans le nord-ouest de *Théevesholm*, sur laquelle il ne reste à mer basse que 6 pieds d'eau. On gouverne ensuite au sud-quart-sud-ouest pour entrer dans la rade de Kirkwal, où l'on mouille par 6 à 8 brasses d'eau. On peut s'approcher de la ville qui est au fond de la baie; on y est plus à couvert, mais on n'est pas si bien pour l'appareillage. Il y a un excellent mouillage à une lieue & demie à l'ouest de Kirkwal qu'on nomme *Moonos-Bay*; on y mouille par 6 brasses d'eau, & l'on y sent moins les courans que dans la rade de Kirkwal. Mais comme il y a des roches sous l'eau tribord & basbord en entrant *Moonos-Bay*, il faut se tenir

Moonos.

au milieu du canal ; il seroit même prudent de prendre un pilote-pratique du lieu ; on en trouve en tout tems.

L'isle Roufa est au nord de Pomona ; elle a peu d'étendue, mais les terres sont assez hautes. Entre Roufa & Pomona les courans sont très-violens.

Roufa.

A l'est de Roufa est le mouillage nommé Wirefound. Pour entrer à Wirefound en venant de l'est il faut passer dans Stronfathir, mais au lieu de prendre au sud de l'isle Shapinsha, on prend au nord, laissant à tribord les isles de Warms & Graen ; après quoi on fait l'ouest-sud-ouest pour laisser l'isle d'Egilsha, & celles de Wire & Roufa à basbord ; c'est entre Roufa & Egilsha qu'est le mouillage de Wirefound, on y mouille par 6 ou 7 brasses d'eau. L'entrée de ce mouillage est sans danger, il faut seulement prendre garde à quelques roches qui s'étendent à un tiers de lieue de terre dans le sud d'Egilsha ; pour les éviter, il ne s'agit que de se tenir à une demie lieue de cette pointe, & de ranger l'isle de Wire qui a donné le nom au mouillage. Pour être bien mouillé dans Wirefound, il faut mettre l'église de sainte Agnès, qui est sur l'isle d'Egilsha, au nord-est-quart-est. La marée n'est pas forte dans cette rade, qui est très-fréquentée par les pêcheurs qui vont en Islande. On peut sortir de Wirefound par une petite passe au nord du mouillage entre l'isle de Roufa & la petite isle de Sockness. Il y a dans cette passe 4 brasses d'eau à mer basse, mais elle est très-étroite. En sortant

Passe de Wirefound.

de cette passe on se trouve dans le Westra-firth, ou détroit de Westra. On appelle le Westra-firth, le canal ou débouquement qui est entre Roufa & Westra; les courans y sont très-violens, sur-tout dans les grandes marées. Quand on sort par ce canal, il faut avoir attention de ranger l'isle Roufa, parce qu'il y a vers le milieu du canal, dans le sud-ouest de Westra, des roches très-dangereuses sous l'eau. Lorsqu'on veut sortir de Wirefound par l'ouest, laissant les isles de Wire & de Pomona à basbord, & l'isle de Roufa à tribord, on a soin de cotoyer l'isle Roufa, & quand on découvre à l'ouest une isle que les habitans du pays appellent *Inballa*, on gouverne pour la ranger dans le sud & la laisser à tribord, parce qu'il n'y a pas de passage dans le nord de cette isle: il faut un vent bien frais pour refouler les courans dans cette passe. On peut encore se rendre à Wirefound en venant de l'est par la passe de *Sanda-found*. Cette passe est entre les isles de Sanda & de Stronsa, en laissant Sanda & Eda à tribord, & Stronsa & Shapinsha à basbord.

Après avoir fait connoître les passes & les mouillages qui sont dans l'intérieur des Orcades, je ferai mention de ce qui concerne l'extérieur; ce qui n'est pas moins important pour les vaisseaux qui peuvent être affalés sur ces côtes. Je commencerai par la partie du sud ou le détroit de Pentland ou Pligtland, qui est, comme je crois l'avoir dit, entre l'Ecosse & les Orcades. Quand on vient de l'est pour donner dans ce

passage, il faut ranger à un tiers de lieue une isle qui est à l'entrée. On peut indifféremment la ranger au nord ou au sud. Lorsqu'on a dépassé cette isle, il est nécessaire de se tenir à mi-canal, & d'accoster plutôt les Orcades que les terres d'Ecosse; parce qu'il y a beaucoup de roches sous l'eau du côté de l'Ecosse; mais lorsqu'étant au sud de l'isle Hoy on relève à l'ouest ou à l'ouest-quart-sud-ouest une isle qui se trouve dans le milieu du détroit, & que l'on n'est pas à plus d'une lieue & demie de cette isle, on n'a plus rien à craindre de la côte d'Ecosse; il est égal de passer au nord ou au sud de cette isle, parce qu'il y a par-tout 25 brasses d'eau. Quand on a dépassé cette isle nommée *Stroma*, le canal s'ouvre, & les courans sont moins forts. Il ne faut point ranger de trop près l'isle *Stroma*, parce qu'elle est environnée de roches. Au nord-nord-est de l'isle *Stroma* on voit dans l'isle de Hoy une anse où l'on peut mouiller à quatre brasses d'eau. Dans la partie de l'est des Orcades les côtes sont assez saines. Il y a presque par-tout 30 brasses d'eau à une demie lieue de terre. Lorsqu'on louvoyé sur ces côtes, on peut, sans rien craindre, les approcher, & prolonger ses bordées si le vent est frais; mais s'il y a apparence de calme, il faut se tenir plus au large de peur d'être entraîné par les courans. Dans la partie orientale des Orcades, la pointe de Sanda est la seule dangereuse; cependant les roches qui sont à cette pointe ne vont pas plus d'une demie lieue au large dans le nord-est.

Au nord de cette pointe est une petite île qui n'est saine que dans la partie du sud; on y peut mouiller pour se mettre à l'abri d'un vent de nord. Cette île se nomme *Nord Ronalsa*. Dans la partie septentrionale de l'île de Sanda il y a sous l'eau deux roches près de terre; mais à deux lieues dans le nord quart-nord-ouest de la pointe du nord il y a une roche dangereuse qui couvre & découvre.

Tout bâtiment peut mouiller dans le nord de l'île *Eda*, au sud d'une petite île très-saine qu'on nomme *Kal-of-Eda*. A la pointe du nord de *Westra*, il y a des rochers à un quart de lieue de terre, mais le sud de cette pointe présente une anse ouverte à l'est, où une frégate peut mouiller pour se mettre à couvert d'un vent d'ouest ou de nord-ouest. A une lieue dans le nord-est de ce mouillage est l'île de Papa-Westra environnée de roches à l'ouest, au nord & à l'est. Elles s'étendent à plus d'un quart de lieue dans la partie de l'est. Toutes les côtes occidentales des Orcades sont en général très-saines; on les approche d'aussi près qu'on veut, mais il faut se méfier des courans qui portent dans les détroits. J'ai observé sur ces côtes, en 1768, 20 degrés 40 minutes de variation. Il ne faut point oublier de dire qu'il y a des roches à environ dix lieues à l'ouest des Orcades, par la latitude de 59 degrés 2 ou 3 minutes. Il y en a une qui veille ou qui paroît; on la nomme en anglois *Tbe Stacks*, ou *la pile de Bois*. A une lieue dans le nord de celle-ci, il s'en

Variation.

Roches très
au large.

trouve d'autres sous l'eau sur lesquelles il ne reste que 3 brasses d'eau. Il est pleine mer aux Orcades dans les nouvelles & pleines lunes à 2 heures 45 minutes.

Entre les îles Orcades & celles de Schettland il y a une petite île qu'on nomme *Fair* ou *Fairhil*. Comme cette île est au milieu d'un passage très-fréquenté, qu'on nomme Antonnoir, je me suis attaché à l'observer; j'en ai même tiré des vues* qui seront d'autant plus utiles, que les courans auxquels on est continuellement exposé dans ces parages, mettent souvent le Navigateur dans des incertitudes embarrassantes sur sa position. L'île Fair est placée sur la Carte de M. Bellin gravée en 1757, par 59 degrés 30 minutes de latitude. Elle est selon moi, 3 minutes plus sud. Cette île est assez haute, elle peut se voir de 10 lieues d'un beau tems; elle est saine, sur-tout dans la partie du sud & de l'est. Dans la partie du nord & de l'ouest il y a quelques roches, mais elles sont près de terre. Dans ma seconde campagne j'ai prolongé cette île à une petite lieue de distance dans la partie du sud, & j'y ai remarqué une jolie plaine de verdure & plusieurs maisons, dont l'une se faisoit distinguer par sa blancheur. Il m'a paru que c'est dans cet endroit, au pied de la coline, qu'est le mouillage marqué sur la carte Holandoise, car la côte y forme un enfoncement où l'on doit être à l'abri des vents depuis le nord-ouest jus-

* Île Fair ou Fairhil.

* Voyez planche IX, fig. 15, & planche X, fig. 16 & 17.

qu'au nord-est. L'isle Fair peut avoir 6 lieues de tour. Les maisons que j'ai vues sur cette isle annoncent qu'elle est habitée, & des gens de mer m'ont assuré que s'étant trouvé dans un beau tems à une lieue de terre, il étoit venu des habitans à bord du bâtiment corsaire où ils étoient pour leur vendre des œufs & des poules, & leur proposer des moutons à bon marché. Nous savons d'ailleurs que l'isle Fair est fertile en orge, & en bons paturages. Il y a selon moi, 19 degrés de variation à l'isle de Fairhil, & jela place par 3 degrés 29 minutes de différence occidentale du méridien de Paris.

Isles de
Schettland.

Au nord de l'isle Fairhil sont situées les isles de Schettland ou Hitland, qui n'en sont éloignées que de 7 à 8 lieues. Ces isles sont très-hautes; elles sont différemment jettées & configurées sur les cartes françoises, hollandoises & angloises, au point qu'il n'y a aucune conformité ni aucune ressemblance entr'elles. Il faudroit passer plusieurs jours sur les côtes à les examiner, à les relever, & à y faire des observations de latitude & de longitude, pour connoître les defectuosités des différens plans, & pour pouvoir donner des corrections sur ces isles. Je n'ai pû faire ces opérations ayant ma mission à remplir; mais d'après mes remarques & les entretiens que j'ai eûs avec plusieurs Navigateurs, dont j'ai comparé les rapports avec les notes de M. Bellin & celles du Routier hollandois, je me suis mis à portée de donner des renseignements
pour

pour la navigation sur ces côtes & l'entrée des ports principaux. Quant à la différence par rapport à la position à la configuration, à la latitude de ces îles, selon le Neptune françois & le plan hollandois, qui m'a été donné, je dirai que la carte françoise est plus exacte pour les latitudes, mais que je préfère sur ce que j'en ai vu, la carte hollandoise pour la figure & le gissement des terres. Cependant l'isle Fulo est très-mal placée pour sa latitude sur le Neptune françois de 1757. Cette isle est située sur la carte françoise par 60 degrés 19 minutes de latitude, & trois observations consécutives faites à vue, & très-près de terre me la font placer par la latitude de 60 degrés 3 minutes. L'isle Fulo est à trois lieues un tiers à l'ouest des îles de Schettland; elle est très-haute, nous l'avons vu de seize lieues. Comme elle est plus remarquable qu'aucune autre de Schettland, qu'elle est éloignée de terre & que sa reconnaissance est essentielle pour les navigateurs, j'en ai tiré des vues. Voyez planche V. fig. 18, & planche IX. fig. 19. En la voyant de huit à dix lieues, elle a la forme d'une pantoufle: elle est très-saine, & l'on peut passer hardiment entr'elle & les autres îles de Schettland, car il y a dans le canal qu'elles forment, plus de deux lieues de louvoyage. J'ai observé sur cette isle la déclinaison de l'aiguille aimantée de 18 degrés 30 minutes. A dix-huit lieues à l'ouest de Fulo j'ai trouvé quatre-vingt brasses d'eau fond de gros sable gris avec

Isle Fulo;

Planche V.
fig. 18, &
Planche IX.
fig. 19. p. 144.

Variation;

Isles de
Schettland.

taches noires. A mesure qu'on approche de terre, le sable est plus mêlé de gravier & de pierre, & à quatre lieues de l'isle, il y a soixante-dix brasses d'eau fond de gravier & pierres noires. A l'est de cette isle sont les isles de Schettland (a), sur le nombre desquelles les auteurs ne sont point d'accord; mais il n'y en a que trois de grandes, dont la principale est l'isle de Mainland. Le climat de ces isles est le même que celui des Orcades, le terroir produit également de l'orge & de l'avoine; les pâturages sont aussi très-abondans. La pêche & les troupeaux de bœufs, de vaches & de moutons sont la richesse des habitans. Ces insulaires sont d'origine norvégienne. Leur langue est un dialecte gothique, qui tient du danois, & sur-tout de l'anglois. Ils font du feu avec de la tourbe, parce qu'il n'y a point d'arbres sur toutes ces isles. Ils suivent la Religion Réformée. Ces isles sont bien peuplées, sur-tout le long des côtes, qui offrent plusieurs baies, anses, ports & mouillages.

Ports &
mouillages.

L'isle Mainland a 17 lieues du nord au sud, & 5 lieues de l'est à l'ouest dans sa largeur moyenne. Cette isle seule renferme plus de ports & de mouillages que les isles d'Yelle, d'Unst, & toutes les autres ensemble. Je ne parlerai même que de ceux qui sont en l'isle de Mainland parce que les autres ne sont point fréquentés, ni propres à recevoir des bâtimens de toute gran-

(a) Ces isles appartiennent aux Anglois, ainsi que les Orcades.



Pointe Septentrionale de la Grande Isle
estant au N.E. $\frac{1}{2}$ N. distance de 9 Lieues.
Spitze der grossen Insel gegen N.O. $\frac{1}{2}$ N. 9. Seemeilen davon.



Pointe A. estant au S.E. $\frac{1}{2}$ S. distance de 4. Lieues
et d'un. horn B. dans les Terres.
Pointe A. west man S.O. $\frac{1}{2}$ S. 4. Seemeilen davon ist, u. einer
e.



Isle restant au S.E. $\frac{1}{2}$ E. distance de 8. Lieues.
d. Isle wenn man 8. Seemeilen davon S.O. $\frac{1}{2}$ O. ist.



Pointe A. du Sud de Burger fiord estant au S.O.
et d'une Montagne au S.O. $\frac{1}{2}$ N. distance de 13. Lieues.
Pointe A. von Burgerfiord wenn man 8. Seem. davon S.O. ist.
es Gehöret S.O. $\frac{1}{2}$ S. 13. Seemeilen davon.

deur, & qu'il faut absolument des pilotes du lieu pour y entrer. Commençons par la partie la plus méridionale de Mainland, où il y a un mouillage pour une escadre de dix vaisseaux au nord d'une petite île nommée *Peerdeyl*. On entre dans cette rade par l'est ou l'ouest de cette île qui est saine, & l'on mouille par 12 à 16 brasses d'eau fond de gros sable. Cette rade est à l'extrémité d'un cap très-élevé & très-reconnoissable, nommé le cap Swynburger-Hoofst ou Swynburger-Head. Voilà ce qu'il y a de mieux dans cette partie. M. Bellin désigne trois autres mouillages entre ce cap & le cap Fitzul, qui est la pointe la plus occidentale des terres du sud, mais ces mouillages sont mauvais, parce qu'on y est exposé à des tourbillons de vent qui rendent la mer affreuse. Il n'y a que la baie de Quendale qui puisse recevoir de gros vaisseaux. Elle est grande & spacieuse; on y entre & l'on en sort aisément. Dans toute la partie de l'ouest il n'y a qu'une rade propre à recevoir des bâtimens de guerre, c'est celle que les Hollandois nomment Magny-fiord. Son entrée est à 3 lieues au nord du cap, nommé Fitzul par les François, & *Nord-coest-head* par les Anglois. Dans la partie de l'est sont les meilleurs ports & mouillages. A quatre lieues dans le nord du cap Swynburger-Head on voit dans la partie de l'est une petite île nommée *Connix-Eyl*, qui forme avec la grande terre une rade excellente qu'on appelle Hamborger Haven, ou havre d'Hamborger. On y mouille par 8 brasses

d'eau. On peut y entrer par le nord & par le sud ; mais la meilleure rade de toutes les isles de Schettland est celle de Laerwick, qui est environ quatre lieues plus nord que la dernière. La rade de Laerwick peut contenir une armée navale. Il y a chaque année vers la S. Jean cinq cens navires de pêche mouillés devant la ville de Laerwick. Les Hollandois qui font tous les ans la pêche du harang sur ces côtes, nomment cette rade la grande Baye ou la baye de Brassa-Sound, à cause de l'isle de Brassa qui forme la rade & la garantit des vents d'est. Pour entrer dans la rade de Brassa par le sud il faut laisser à tribord l'isle de Brassa à une encablure, & suivre le canal pour aller devant la ville de Laerwick, où l'on mouille par 5, 10 & 15 brasses d'eau, selon que l'on veut aller plus ou moins près de terre & de la ville. Au nord de la ville sont les vestiges d'un fort qui battoit la rade, & qui a été détruit par M. Bart. On connoît facilement l'entrée de la rade de Laerwick par l'isle Noff, qu'on nomme aussi *Hang-Clif* ou *Hanglip*, à cause d'une roche remarquable qui est pendante dans la mer & forme une voûte naturelle. Cette isle est à l'est de Brassa, & sert de reconnaissance pour le port de Laerwick ; la mer marne de 8 pieds dans cette rade aux grandes marées, & de 5 pieds dans les marées ordinaires. La marée n'est point forte dans la baye de Laerwick ; le flot y entre par le sud de Brassa, & le jusant porte au sud par conséquent. La marée est plus forte vers le nord du canal & la passe est plus difficile.

Voici comme on sort par le passage qu'on nomme *Nord-Sound*, & les précautions qu'on doit prendre. J'ai dit que le flux portoit au nord. Il faut appareiller de la rade de *Laerwick* aux deux tiers du flot. On fait route pour laisser à tribord, à un tiers de lieue, une petite île qui se nomme *Holm of Cruester*, à cause des roches qui sont sous l'eau, à un demi-quart de lieue à l'ouest de cette île. Lorsqu'on a doublé cette île, & qu'elle reste à l'est-quart-sud-est, on n'a plus rien à craindre de ces roches qu'on nomme *Fabarre*. On continue sa route en suivant le milieu du canal, jusqu'à ce qu'on voye la passe se rétrécir; alors, pour éviter un banc qui est dans le milieu du plus étroit de la passe, & sur lequel il n'y a de basse mer que 12 pieds d'eau, il faut passer de l'un ou de l'autre côté de ce banc: si l'on range le côté de l'isle *Brassa* on doit s'en tenir à deux encablures, mais si l'on range la côte de l'ouest on peut s'en approcher à une demi-encablure, parce qu'elle est très-saine; en sortant de ce goulet on trouve la route plus large, mais on la voit bientôt se rétrécir encore plus qu'auparavant. Il s'agit alors de bien gouverner, & de ranger un islet ou un rocher qu'on nomme *Scotland* de préférence à la côte de *Brassa*, parce que dans cette partie l'isle *Brassa* est garnie de roches sous l'eau qui s'étendent à un tiers de lieue de terre. Lorsqu'on a doublé l'isle ou la roche *Scotland* & la pointe la plus septentrionale de *Brassa*, le passage devient très-beau entre les rochers nommés *les Freres*

& l'Isle de *Green* qu'on laisse à basbord, & l'Isle de *Beoster* au nord de *Brassa* qu'on laisse à tribord. Lorsqu'on a doublé l'Isle de *Beoster* on est sorti de la passe de *Nort-Sound*, & on fait la route qui convient.

Au nord de l'Isle de *Brassa*, entre cette Isle & la pointe *Mainland*, nommée *mull of Enveeck*, la mer forme une grande baye où l'on trouve quatre bons mouillages. On les nomme *Deals-Woe*, *Laxford-Woe*, *Wedbster-Woe* & *Catford-woe*. Je ne ferai point la description des trois premiers mouillages qui ne peuvent recevoir que des bâtimens marchands ou des corvettes; mais le mouillage de *Catford-Woe*, qui est le plus nord des quatre, est aussi le plus grand. Il forme trois enfoncemens qui fournissent trois bons ports; l'un est à l'est-sud-est, l'autre au ouest-nord-ouest, & le troisieme au nord. Ces ports sont propres pour tous vaisseaux de guerre, & l'on s'y trouve à l'abri de toutes fortes de vents. On y mouille depuis 3 jusqu'à 15 brasses d'eau, selon que l'on veut s'approcher de terre. Lorsque de la partie de l'est des Isles de *Schettland* on veut venir dans l'un de ces trois ports, il faut reconnoître l'Isle de *Noss* & la roche *Hanglip*, ensuite faire le nord-ouest pour passer entre les Isles de *Green* qu'on laisse à tribord, & les roches nommées les Freres qu'on laisse à basbord. On peut aussi, suivant les vents, passer entre l'Isle *Green* à basbord, & *Houfe-Stack* & *Glatnefs* à tribord. Du cap de *Swynburger-head* à *Noneff*, le flot porte au nord. De *Noneff* à *Brassa* il porte au

sud, & de Brassa à Catford-Woe il porte au sud-sud-est. Le jusant fait le contraire. Dans la partie de l'ouest le flot porte au sud depuis le cap Swynburger-head jusqu'à Scalluwa, & le jusant porte au nord.

Il me reste à parler des sondes pour l'attérage. J'ai déjà dit qu'en approchant ces îles le fond qui est toujours de gros sable est plus mêlé de gravier & de pierres. Il y a tout à l'entour de ces îles environ 75 brasses d'eau à quatre lieues de terre. Il faut cependant observer que dans la partie de l'est, à cinq ou six lieues de terre, il y a trois ou quatre trous ou puits où l'on trouve plus de 100 brasses d'eau. A quatre lieues dans le nord de l'île *Unst*, la plus septentrionale de Schettland, j'ai pris hauteur d'un beau tems dans ma seconde campagne, & j'ai connu que les terres les plus nord de l'île Unst sont par la latitude de 60 degrés 44 minutes. Etant à cinq lieues dans le nord-ouest de l'île Unst, j'en ai tiré une vue très-remarquable. Voyez planche X, fig. 21 & 22. Les terres de Schettland ne sont pas bien hautes; on peut cependant d'un beau tems les voir de dix lieues. A douze lieues à l'est de ces îles, j'ai observé 18 degrés 42 minutes de variation. Je reprends la suite de mon Journal.

Le 29 août, j'étois à quarante lieues des îles de Ferro. La roche au nord de ces îles qu'on nomme l'Evêque me restoit au sud à la distance que je viens de marquer.

Le 30, les vents ont varié du sud-est au sud-ouest,

Planche X.
fig. 21. & 22.

Variation.

foibles, la mer belle, & continuation de brume. J'ai tenu le plus près sribord ou bas-bord amure selon les vents pour gagner sud, & tâcher de voir l'isle Enkeuyfen, je faisois sonder de tems en tems, parce que j'appercevois des remoux où lits de marée, mais je n'ai point trouvé de fond.

Le 31, les vents de la partie du sud petit frais, brume épaisse, j'ordonnai à l'officier qui avoit le premier quart de nuit de rester en panne jusqu'au jour, & de changer la panne en cap si le vent augmentoit. Les vents ayant passé à l'est avec violence, l'officier de quart vint me rendre compte qu'il avoit mis à la cape à la misaine, parce qu'il venoit beaucoup de l'est & de l'est-sud-est, la mer très-grosse. Comme le vent étoit favorable pour retourner en France, que depuis plusieurs jours je n'avois aucune connoissance des pêcheurs, que la saison étoit très-avancée pour la pêche, & que les brumes continuelles ne me permettoient plus de rendre aucun service aux bâtimens françois, je fis gouverner à l'ouest-sud-ouest sous la misaine, & les huniers pour passer entre l'Islande & les isles de Fero, & de-là continuer ma route pour Brest.

Le premier septembre, les vents toujours de la partie de l'est, gros frais, j'observai à midi 60 degrés 8 minutes de latitude, & j'étois, suivant mon estime, par 15 degrés 58 minutes de différence occidentale du méridien de Paris. Le milieu du banc dont j'ai
parlé

16



hil au N. E. $\frac{1}{4}$ E. distance de deux Lieues.
 vire hil, gegen N. O. $\frac{1}{4}$ E. xxv. Seemeilen daren.

17



stant à l'Ouest et O. $\frac{1}{4}$ N. O. distance de 3. Lieues.
 an man gegen Westen u. N. $\frac{1}{4}$ N. W. 3. Seem. daren ist.

20



rd jusqu'à Nipen fiord du O. S. O. au O. $\frac{1}{4}$ S. O. distance de 8 Lieues.
 fiord bis Nipen fiord von N. S. W. gen N. $\frac{1}{4}$ S. W. 8. Seemeilen daren.

22



stant au S.E.	Vue de la même partie restant au N. O.
l'Est von	distance de 6. Lieues.
S.E. ist.	Ausicht eben d'jes Stükes von man 6. Seemeilen
	daren A. N. ist.



parlé au commencement de mon Journal, me restoit à l'ouest-quart-sud-ouest corrigé, distance de vingt-cinq lieues, & l'isle Rokol me restoit au sud, distance de quarante-cinq lieues. L'isle Rokol n'est marquée sur aucune carte françoise; mais je suis très-certain qu'elle existe. J'ai prié M. Bellin de la placer: elle est par 57 degrés 50 minutes de latitude, & par 16 degrés de longitude occidentale. Cette isle est très-saine; c'est un rocher escarpé, qui paroît de quatre lieues comme un navire, on l'a pris pour tel plusieurs fois. Dans l'est de l'isle Rokol, à un quart de lieue, il y a une roche sous l'eau qui brise. Par la même latitude à-peu près que l'isle Rokol, il y a une autre isle, mais qui est bien plus à l'ouest. C'est l'isle Bus; elle n'est pas non plus sur les cartes françoises, mais elle existe par 58 degrés de latitude, & 28 degrés de longitude occidentale. Dans la nuit du premier au deux nous vîmes une aurore boréale, qui nous donna le plus beau spectacle que peut offrir la Nature. Depuis dix heures du soir jusqu'à une heure après minuit, le ciel fut tout en feu dans l'hémisphère arctique, la nuit étoit aussi brillante que le jour, je lisois une lettre à minuit aussi facilement que je l'aurois fait à midi. Nous vîmes premièrement une nuée lumineuse en forme d'arc, qui occupoit la moitié du firmament. Il en sortit vers onze heures des colonnes perpendiculaires à l'horison alternativement rouges & blanches. La partie supérieure de ces co-

Isle Rokol.

Isle Bus.

Aurore boréale.

lonnes se changea vers minuit en des gerbes de couleur de feu, du centre desquelles sortoient des traits ou des lances qui s'élevoient dans les airs comme des fusées; enfin après minuit ces colonnes qui étoient arrangées avec la plus admirable symétrie, se confondirent tout-à-coup dans un brillant cahos de cônes, de pyramides, de rayons, de gerbes & de globes de feu. Ce feu céleste s'éteignit insensiblement; mais la nuit fut lumineuse jusqu'au jour.

On a vu de ces phénomènes en divers siècles & en divers pays (a); mais quelle en est la cause? Pourquoi se font-ils remarquer du côté du Nord? Comme il est permis à tout le monde d'avoir son système, je hasarderai mes conjectures sur l'aurore boréale qu'on appelle ainsi à cause de sa ressemblance avec l'aurore pour la clarté; & qu'on nomme plus communément aujourd'hui lumière septentrionale, parce qu'elle se fait remarquer dans la partie du nord ou du septentrion. 1°. Je crois que la matière de l'aurore boréale est la même que celle des éclairs que les expériences

Cause de l'aurore boréale.

(a) M. Bernier, tome V, page 155.

Grég. de Tours, hist. de l'académie 1721.

Journal des sçavans 1724, page 568.

Calvisius, recueil d'observations, par MM. de l'acad. des sciences.

Abrégé de Gassendi, tome V, page 245.

31^e vol. des transactions philosophiques, de la société royale de Londres.

Mémoires littéraires de la grande Bretagne.

Mémoires de Trévoux 1730, page 905.

ont démontré n'être autre que le feu électrique. 2°. Que le mouvement journalier de la terre forme un flux continuél de cette matiere vers les pôles; ce qui fait que ce météore se montre vers les régions polaires. 3°. Qu'il faut une certaine densité, disposition & consitution de l'air pour rapprocher, rassembler & presser les particules ignées, au point que leur fermentation produise ces gerbes, ces fusées & ces colonnes lumineuses qui caractérisent l'aurore boréale. 4°. Que tous les mouvemens rapides, les variations latérales, les apparitions subites des colonnes &c. proviennent de leur attraction & répulsion mutuelle & alternative; ce qui est une propriété naturelle du feu électrique, comme le prouvent l'attraction & la répulsion alternative des feuilles d'or & des autres corps légers par des globes électriques. 5°. Que si ce météore ne paroît que rarement, c'est parce que l'air a rarement la densité propre, & la consitution requise pour le produire.

Les plus célèbres Philosophes ont été long-tems dans l'opinion que l'élément du feu étoit répandu dans tous les êtres, & que les corps solides & fluides étoient abondamment imprégnés de particules ignées. Je crois que l'æther de *Newton*, le feu élémentaire pur de *Boerhaave*, & le feu électrique sont une même substance, dont les effets différens varient selon le degré de force, selon la puissance, l'impulsion, l'agitation, la direction, & la quantité des matieres assem-

blées; c'est ainsi que l'impulsion du soleil sur cette substance produit le double bienfait de la lumière & de la chaleur. C'est ainsi que le frottement d'un globe de verre en réunit une certaine quantité qui, ménagée & dirigée avec ordre, produit les différens phénomènes de l'électricité. C'est ainsi que le choc prompt & violent de deux corps durs donne des étincelles, & que le long frottement de deux corps quelconques excite & fait naître du feu élémentaire en assez grande quantité pour qu'il embrase & consume toute matière combustible exposée à son activité.

Tonnerre. Lorsqu'une grande quantité de particules de feu est accumulée dans des nuages condensés qui les compriment & les rapprochent, alors les particules de feu venant à s'entrechoquer s'excitent, étincellent, s'allument, & rompent avec fracas la prison qui les retient. C'est le trait de l'éclair, & la voix du tonnerre, & si l'on voit l'éclair avant d'entendre le tonnerre, c'est que les vibrations qui partent de la matière ignée ont plus de rapidité que les ondulations de l'air qui nous apportent le son.

Feux follets. Quand les nuages ont moins de densité, qu'ils parcourent plus légèrement & plus librement l'espace, qu'ils ne renferment qu'une petite quantité de particules de feu, alors si elles se réunissent & se choquent, elles s'allument sans bruit; elles produisent ces éclairs

silencieux, & ces feux follets qui brillent un instant comme des étoiles (a), & rendent les soirées d'été si agréables & si éclatantes. Lorsque l'atmosphère n'est point trop chargée de nuages, & qu'ils n'ont que la densité nécessaire pour soutenir & promener les particules de feu dans leur sphere mutuelle d'attraction, sans les retenir, sans les accumuler & sans les comprimer, alors il n'y a point d'explosion ; mais les particules du feu s'enflamment dans l'air libre, & selon les différentes figures, la différente consistance de la matière inflammable, & les diverses réfractions de la lumière, on voit sous diverses couleurs les globes, les pyramides, les rayons, les gerbes, & les colonnes de feu que l'on nomme aurore boreale ou lumière septentrionale. L'identité de la matière des éclairs & de celle de l'électricité qu'on a découvert depuis peu, & dont les effets respectifs sont bien différens, autorise beaucoup cette hypothèse, que la lumière du soleil, les éclairs, les phénomènes électriques, les opérations du feu commun, ne sont que différens effets causés par la même substance différemment agitée, disposée, modifiée & circonstanciée. Ces aurores boreales sont d'une grande ressource pour les habitans des régions polaires. Il semble que

Aurore boreale.

(a) *Sepe etiam stellas caelo impendente videbis
Precipites caelo labi, noctisque per umbras
Flammarum 'ongos à tergo albescere tractus.*

Virg. Georg. lib. I. v. 363.

la nature veuille les dédommager de l'absence du soleil & de la perte de la lumière.

Le 2 septembre ayant gouverné depuis 24 heures au sud-ouest, les vents variables du sud-est au nord par grains, j'observai à midi 58 degrés 2 minutes de latitude, & je m'estimois par 17 degrés 10 minutes de longitude occidentale. J'étois trop ouest pour avoir connoissance de l'isle Rokol, qui ne peut être vüe que de quatre ou cinq lieues. Ne voyant point cette isle, je conjecturai que mon point étoit bon, car si j'avois été dix lieues plus est que je n'étois, j'aurois vü Rokol, & si au contraire j'avois été dix lieues plus ouest que mon estime j'aurois eü en passant connoissance de l'isle d'Islande.

Le 3, le 4, le 5 & le 6 les vents varierent & soufflerent alternativement de la partie du sud & de la partie de l'ouest, très-gros frais & la mer mâle. Lorsqu'ils souffloient de l'ouest je prenois la bordée du sud, & lorsqu'ils passioient au sud je prenois celle de l'ouest pour me mettre à portée de profiter des vents d'ouest & de sud ouest. Le 6 à midi les vents sauterent de l'ouest au nord-ouest dans un grain. J'observai 51 degrés 10 minutes de latitude, & mon estime me mettoit par 16 degrés 52 minutes de longitude. Après avoir pris hauteur je fis gouverner au sud-quart-sud-ouest, pour me mettre avant la nuit dans le sud des roches nommées *Brazil*, que les cartes hollandoises placent par 52 degrés de latitude, & celles de M. Bellin par 51 degrés. A 6

Brazil.

heures, les vents toujours nord-ouest, gros frais, ayant coupé la latitude de *Brasil*, je fis gouverner au sud-sud-est; & je pris successivement un peu plus de l'est à mesure que je gagnois au sud.

Le 7 à midi j'observai 48 degrés 50 minutes de hauteur polaire, & l'isle d'Ouessant me restoit à l'est 4 degrés sud, distance 78 lieues.

Le 8 à huit heures du matin, ayant toujours gouverné à l'est-sud-est depuis la hauteur, les vents de la partie de l'ouest, bon frais, je mis le cap au sud-est-quart-d'est, parce que les vents tomberent au sud-ouest, qu'ils pouvoient venir au sud, & qu'il falloit se défier des courans de la Manche, c'est-à-dire des flots qui sont plus forts que les jusans: j'avois fondé à quatre heures du matin, j'avois trouvé 100 brasses d'eau fond de sable rougeâtre & morceaux brisés de divers coquillages brillans. J'observai à midi 48 degrés 21 minutes de latitude, & l'isle d'Ouessant me restoit à l'est 4 degrés nord, distance de 27 lieues. Je continuai à gouverner au sud-est quart-est jusqu'à 4 heures & demie que je fis sonder. Je trouvai 90 brasses d'eau fond de sable moins rougeâtre, & des morceaux de coquilles moins brisés que dans la sonde du matin. Cette sonde & l'estime me mettoient dans l'ouest-quart-sud-ouest d'Ouessant, distance de 18 à 20 lieues. A cinq heures, les vents toujours au sud-ouest, gros frais, avec de la brume, je fis prendre les ris dans les huniers, & je mis le cap au ouest-nord-ouest. A sept

Sonde à l'atterrage.

Sonde.

heures les vents vinrent à l'ouest, le tems se radoucit, & le ciel s'éclaircit. Je mis le cap au nord pour me tenir de bout à la marée qui alloit de jufant fuivant mon estime, & à dix heures je revirai au fud-fud-ouest pour présenter la proue au flot. A l'ouvert de l'iroise les marées courent fud-ouest & nord-est.

Le 9, à deux heures du matin je fondai, & ayant trouvé même braillage & même fond, je fis gouverner à l'est-quart-fud-est, les vents au ouest-nord-ouest, très-frais, la mer belle, mais le tems couvert, & l'horifon borné par des grains de pluie que les vents faisoient passer devant nous. A midi j'eus connoissance de l'isle d'Ouessant qui reftoit au nord-est, distance de 5 lieues; il y avoit une heure de flot, je forçai de voiles pour profiter de la marée, & je mouillai dans la rade de Brest à cinq heures.

Ainsi s'est terminée cette premiere Campagne, dans laquelle j'ai fait entrer quelques observations de mon second Voyage; mais comme il ne m'a pas été possible de les placer toutes, je les joins ici en forme de supplément aux quatre parties qu'on vient de lire.



SUPPLÉMENT

SUPPLEMENT

AUX QUATRE PARTIES DE LA RELATION

D'UN VOYAGE DANS LA MER DU NORD.

CONTENANT le retour en Islande, le passage entre les îles aux Oiseaux, une description abrégée du Groënland, la description du port de Brandsoom en Norvege, des remarques sur les sondes, & la navigation du Dogre-banc, la relâche au port d'Ostende, des notes sur l'entrée de ce port & celui de Dunkerque, enfin le retour à Brest par la Manche.

AUSSITÔT que la frégate la Folle fut désarmée, je partis pour aller rendre compte de ma mission à M. le duc de Praslin. Ce ministre me dit qu'il falloit me disposer à faire au printems le même voyage. Je lui demandai par préférence à une frégate la Corvette l'Hyrondelle de seize canons de six, & armée de cent vingt hommes d'équipage, parce que les qualités de ce bâtiment le rendoient plus propre qu'un autre aux opérations que je me proposois de faire. Je me rendis à Brest à la fin d'avril pour commencer mon armement.

Le 10 mai j'étois en rade, & je n'attendois que le vent favorable pour mettre à la voile. M. le duc de Praslin eut la bonté de m'accorder les deux premiers

Y

officiers de mon état-major de la frégate la Folle, M^r. Duchatel & le chevalier Ferron, deux sujets pleins de zèle & de talens; M. le chevalier Bernard de Marigny officier d'un mérite distingué, donna des preuves de son zèle en se joignant à nous. Il venoit de commander un bâtiment du Roi, & les fatigues d'une nouvelle campagne très-dure ne le rebuterent point. J'eus pour quatrième officier M. Soyer de Vaucouleur, capitaine de Brulot, qui a commandé plusieurs Corsaires, & qui a la meilleure volonté.

Départ de
Brest.

Je partis de Brest le 15 de mai 1768, par un vent d'est foible; mon intention étoit de passer par le canal S. Georges, mais les vents qui vinrent au nord, bon frais, & soufflerent plusieurs jours de cette partie, détruisirent mon projet: je passai à l'ouest d'Irlande, comme dans mon premier voyage; je serrai cependant un peu plus la côte, à cause des bancs & hauts fonds dont j'ai parlé.

Il ne nous arriva rien d'intéressant jusqu'au 27 à huit heures du soir. Les vents étoient de la partie de l'ouest frais, la mer grosse; nous gouvernions au nord; nous aperçûmes devant nous un lit de marée très-marqué par des goëmons & des écumes; nous nous trouvâmes bientôt au milieu, & la mer mâle par-tout ailleurs, étoit à l'endroit où nous étions unie comme dans un étang; on voyoit seulement la surface de la mer frémir & bouillonner, & le courant nous portoit avec rapidité au vent, c'est-à-dire à l'ouest. Je fis promptement

mettre en panne & sonder ; nous n'eûmes point de fond, mais je suis persuadé que nous étions dans le voisinage de quelques roches, d'autant plus que mon estime me mettoit alors entre l'isle de Rokol & les isles de S. Kildas : il y a mouillage par 18 brasses d'eau au sud-est, corrigé de la plus grande des isles de S. Kildas, & il y a passage entre la même & celle qui est dans le nord-quart-nord-est. En cas de besoin on peut aussi mouiller dans ce canal par 26 brasses d'eau fond de gravier & cailloux.

Isles de Saint-
Kildas.

Le 31, faisant route au nord pour attaquer la terre, le cap Heckla me restant par estime au nord-ouest, corrigé distance 20 lieues, nous fûmes assaillis d'un coup de vent furieux de la partie de l'est, avec une brume épaisse. Comme le tems n'étoit point propre pour aller chercher la terre, & que j'avois beaucoup de chemin à faire à l'ouest, je pris le parti de courir vent-arrière le cap au ouest-nord-ouest, & nord-ouest-quart-d'ouest, en attendant que le tems se radoucît & que le ciel s'éclaircît. Mon intention étoit, supposé que le tems ne changeât point, de mettre à la cape le bord au large, lorsque je me trouverois par la longitude estimée des isles aux Oiseaux.

Le premier de Juin le vent tomba vers le soir, mais la brume étoit toujours épaisse, ce qui me fit continuer la même route à petites voiles.

Le 2 au matin, le ciel étant un peu éclairci, le

Passage des
îles aux Oï-
seaux.

vent toujours de la partie de l'est, je fis gouverner au nord-est-quart-de-nord pour tacher d'avoir connoissance de terre. J'observai à midi 63 degrés 20 minutes de latitude, & je continuai à faire la même route; enfin à deux heures après midi nous découvrîmes les îles aux Oiseaux. Je relevai celle qui est la plus proche de terre, au nord-est-quart-d'est, distance de 4 lieues, & une autre à l'ouest de la première qui restoit au nord-ouest. Je continuai à courir quelque tems au nord-est-quart de nord pour m'approcher de la côte, ensuite j'arrivai au nord-quart-nord-est pour donner dans les îles, & passer entre la première & la seconde du côté de la terre ferme. Il y a deux bonnes lieues de distance entre ces deux îles. J'ai trouvé dans ce passage des lits & des ras ou remoux de marée qui faisoient un bruit affreux. La direction ou le cours des marées est nord-ouest & sud-est corrigé. Au nord des deux îles, au milieu desquelles je faisois route, j'aperçus le passage entre la terre & la première île; il me parut avoir une petite lieue de largeur; il ne faut y donner qu'avec un vent frais & favorable à cause des courans. Un peu plus nord que les deux mêmes îles j'eus connoissance de trois autres îles au large, qui me parurent être dans l'ouest-quart-nord-ouest des premières. Toutes ces îles ne sont autres choses que des rochers escarpés & inaccessibles. J'ai tiré la vûe des deux entrées lesquelles j'ai passé. Voyez planche XI. Je continuai ma route au nord-quart-nord-est pour aller cher-

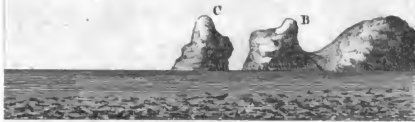
Planche XI.

, wenn man gegen Süden 12. Seemeilen davon ist.



Wegel restant au Sud distance de 12. Lieues.

an man N. W. 2. Seemeilen davon ist, und der Südwestspitze
N. W. 3. Seemeilen davon ist. Die Insel A. ist Drittheil
erfte Vogelinsel.



restant au N. O. distance de 2 Lieues et de la Pointe du S. O.
distance de 3 Lieues. L'Isle A. est a $2\frac{1}{2}$ Lieues de la Terre.

cher le mont Jeugle, & me rendre ensuite sous la pointe de Bredervick, où tous les pêcheurs étoient rassemblés.

Le 4 je mouillai à Patrifjord, où je restai quelques jours pour donner aux bâtimens françois tous les secours dont ils avoient besoin. Je ne parle pas ici des relevemens du mouillage ni de rien de ce qui peut le concerner, en ayant déjà fait mention. Après avoir passé huit jours à Patrifjord, je me disposai à partir pour aller à Bergues en Norvege prendre un mois de vivres; mais avant de quitter la partie occidentale d'Islande, il est à propos de dire quelque chose du Groënland, la terre la plus voisine d'Islande.

Nous n'avons du Groënland que des connoissances imparfaites. Quelques Géographes l'ont regardé jusqu'à présent comme une île, d'autres le regardent comme une péninsule. Ce pays fut découvert par le nommé *Gunbiorn*, & plus particulièrement reconnu en 932 par *Eric*, surnommé *la Tête Rouge*, qui y passa d'Islande. Les paturages verts qu'il y trouva lui firent donner à cette terre le nom de *Groënland*, qui signifie terre verte. Il y vit des Sauvages qui sans doute y avoient passé de l'Amérique, mais sur l'origine desquels il n'y a rien de certain. Le Roi de Norvege instruit de cette découverte, y fit passer une Colonie & des Missionnaires. Les Groënlandois se révoltèrent en 1256, contre le Roi Magnus; mais ce prince assisté des Danois les remit sous sa puissance en 1261. La peste

Description
du Groën-
land.

noire qui ravagea tout le nord interrompit la navigation du Groënland, & pendant plus de deux siècles ce pays fut entièrement oublié. Martin Frobisher sortit des ports de l'Angleterre en 1576 pour tenter de connoître le Groënland, mais les glaces ne lui permirent d'y aborder qu'en 1577. Il donna son nom à un détroit sous le 63^e. degré de latitude. En 1585, Jean Davis alla plus nord, & donna aussi son nom au détroit qu'il découvrit. Christian IV. y envoya en 1605 trois vaisseaux qui établirent un commerce avec les Groënlandois, & en ramenerent cinq à Copenhague, qui y moururent de chagrin d'être expatriés; il y renvoya cinq vaisseaux l'année suivante, & en 1616, ce prince fit partir le capitaine Munck avec deux vaisseaux pour la baie de Hudson; afin de chercher un passage par le nord-ouest. C'est le capitaine Munck qui donna le nom de Farewell (qui en anglois veut dire *Adieu*) au cap qui forme la pointe méridionale du Groënland. En 1636, des négocians de Copenhague envoyèrent deux vaisseaux au détroit de Davis, qui commercerent avec les Groënlandois, & rapporterent beaucoup de poudre d'or. On ne fait pour quelle raison ce commerce fut encore abandonné par les Danois jusqu'en 1718 qu'un prêtre plein de zèle obtint du Roi de passer avec toute sa famille en Groënland. Il se nommoit Egede, & tous les Groënlandois auxquels il prêchoit l'Évangile avoient pour lui la plus grande vénération. En 1731, le roi

de Dannemarck fit revenir tous les sujets qu'il avoit en Groënland. Egede seul y resta avec sa famille. Le Roi y renvoya en 1734, & aujourd'hui le commerce du Groënland se fait par la Compagnie générale de Copenhague, qui y envoie tous les ans trois vaisseaux.

Les côtes du Groënland sont d'un difficile accès, à cause des écueils & des glaces qui l'environnent. On prétend même que le détroit de Forbisher est aujourd'hui si rempli de glace, qu'on doute qu'il ait existé. La partie orientale du Groënland, qui est à l'opposite d'Islande, est tout-à-fait inaccessible par les glaçons qui viennent du côté de Spitzbergues, & qui bouchent quelquefois le passage qui est entre l'Islande & le Groënland, lequel a environ trente-cinq lieues de largeur: c'est ce qu'on a vu en 1766; les bâtimens pêcheurs (on l'a déjà dit) ne purent jamais doubler le cap de nord.

Le climat du Groënland est froid, & le tems y est très-inconstant & variable. Dans les vallées, le terrain consiste en marais & en terre de tourbes, & les montagnes qui sont des rochers escarpés, sont couvertes de neige & de glaces: on n'y trouve pas plus d'arbres qu'en Islande. Il y a en Groënland plusieurs montagnes d'amiant. On y trouve des lievres blancs très-petits, & des rennes, mais qui n'ont point de rapport avec les rennes des Lapons. Les renards y sont gris, blancs & bleus; on y voit des ours, mais

qui ne ressemblent point aux ours des autres pays, ils ont plus de souplesse & de légèreté. On n'y voit d'autres oiseaux terrestres que celui que les Islandois nomment *riper*, qui se niche dans les plus hauts rochers; mais il y a, comme en Islande, beaucoup d'oiseaux aquatiques. Les rivières sont pleines de truites & de saumons, & l'on pêche sur les côtes beaucoup de poissons & de baleines.

Les Groënlandois sont petits de taille, gros & gras. Ils ont tous des cheveux noirs, & le visage rouge & brun; ils sont sujets aux rhumes de cerveau, au scorbut, aux maux des yeux & aux maladies de poitrine. Ils ne connoissent ni médecins, ni chirurgiens; ils ont des prêtres qui leur tiennent lieu de devins, de philosophes & de médecins, pour lesquels ils ont beaucoup de respect, & qu'ils interrogent souvent. La langue des Groënlandois a beaucoup de rapport avec celle des Esquimaux, qui habitent dans l'Amérique septentrionale. Leurs habits sont faits de plumes d'oiseaux, de peaux de rennes & de loups marins cousus avec des boyaux. Les Groënlandois ont des cabanes pour l'hiver & des tentes pour l'été; leurs cabanes sont comme celles des pauvres Islandois; les tentes pour l'été sont faites de peaux de loups marins. Les Groënlandois ne font qu'un repas; c'est le soir. Ils se nourrissent de lievres, de chevreuils, de chiens marins, de différens oiseaux & de poissons; ils ne boivent que de l'eau. Il ne faut chercher ni arts,
ni

ni sciences chez les Groënlandois ; leur commerce consiste en lard, en barbes de baleines, en cornes de licornes, en peaux de chevreuil de rennes, de chiens marins & de renards. Ils achètent en échange des meubles, des toiles, & autres choses nécessaires. Ces peuples ont une espèce de religion, ils reconnoissent une Etre suprême. Ils croient que les âmes des morts montent au ciel, & y vont à la chasse, & que les corps restent pourrir en terre. Les femmes sont enterrées vivantes, lorsqu'on voit qu'elles ne sauroient vivre long-tems.

Voilà ce qu'il y a de plus intéressant de l'histoire, & des mœurs des Groënlandois, il me reste à parler de la construction de leurs bateaux de pêche & de leur façon de pêcher ou de naviger. La chasse & la pêche sont toute l'occupation des Groënlandois. Ils pêchent dans les lacs, les rivières & les ruisseaux ; mais la principale pêche se fait en mer, où ils prennent des baleines, des licornes, des chiens marins, des morues & autres poissons qui abondent sur leurs côtes. Leurs hameçons étoient autrefois d'os, mais ils en ont aujourd'hui de fer que les Danois leur apportent. Leurs filets sont faits avec de petites lames minces de barbes de baleines, & ils font des éperriers avec des nerfs de daims tricotés. Le harpon, dont ils se servent pour percer les baleines, est garni d'une pointe d'os crochue, ou d'une pierre pointue. Quelques-uns ont aussi des harpons de fer, qu'ils achètent des Danois pour de l'huile ou de la graisse.

Comme ces pauvres gens ont peu de bois & de fer, ils ont la précaution d'attacher au milieu de chaque harpon qu'ils jettent, une vessie de chien de mer pleine d'air, afin que si le harpon n'atteint pas le poisson ou qu'il s'en détache, il puisse flotter sur l'eau & ne soit point perdu. Ils attachent aussi au bout des harpons des vessies ou balons pour empêcher le poisson qui est percé de plonger: cette ruse étoit connue des pêcheurs de l'océan atlantique, car Opien, dans son *Halieuticon*, en fait mention, liv. V. v. 177. „ Ils „ lâchent, dit-il, d'abord après le poisson qui se „ plonge les gros sacs soufflés par les hommes avec „ leur haleine & attachés à une corde”. Les fleches dont les Groënlandois se servent, sont également armées d'os ou de pierres pointues, & ils s'exercent à tirer l'arc dès leur plus tendre enfance. Les habitans de l'île nouvelle, où M. de Bougainville vient d'aborder dernièrement dans la mer du sud, n'ayant point de fer, se servent aussi d'os pour garnir leurs fleches, d'écailles ou coquillages pour faire des couteaux, & de pierres tranchantes pour couper des arbres; ces exemples prouvent que la nécessité est la mere de l'industrie, & que cette industrie est par-tout la même. Les canots ou bateaux dans lesquels s'embarquent les Groënlandois pour la pêche, sont faits de quelques perches de bois, liées par des traverses attachées de distance en distance avec des lames minces de barbes de baleines. Ils sont garnis,

doublés, ou revêtus de peaux de chiens marins, bien cousues avec des nerfs au-lieu de fil, & les coutures sont bien graissées pour que l'eau ne pénètre point. Ces canots sont de différentes grandeurs. Il y en a qui peuvent porter vingt personnes, armes & bagages, & une bonne quantité de poisson ou de graisse de baleine. Ces canots ont une voile faite de boyaux de baleine fendus, séchés & cousus les uns à côté des autres. Les historiens nous apprennent que cette façon de naviguer étoit commune à tous les peuples qu'on a découverts. Scheffer en cite plusieurs preuves dans son ouvrage *De militia navali veterum*. On peut aussi consulter le *Musæum reg. Danicum*, & les auteurs que M. *Hafæus* rapporte dans sa dissertation *De Leviathan Jobi*. J'ai dit que les Groënlandois n'avoient ni arts ni sciences. En effet ils ne savent compter que jusqu'à vingt-un. Ils supputent par les lunes. C'est par le cours de cette planète qu'ils calculent le retour des baleines & autres poissons sur leur côte.

Le 15 de juin, j'appareillai de Patritxiord pour aller en Norvege, c'est dans cette traversée que je fondai, & que je fis sur les îles de Schettland & les Orcades, les diverses observations dont j'ai fait part au lecteur. Je passai au sud de l'île Fairehil, dans le petit entonnoir, & je dirigeai ensuite ma route vers les côtes de Norvege.

Le premier juillet au matin j'eus connoissance de

Z 2

Atterage en
Norvege.

Utires ou
Utsires.

terre. Je pris hauteur à midi à 5 lieues dans le nord corrigé des roches ou isles que l'on nomme *Utires*, & je trouvai que ces isles sont placées trop sud de 15 minutes sur le Neptune. On trouve sur les *Utires* des pilotes pour les lits de Bergues. Je n'entrerai dans aucun autre détail sur l'atterrage de cette côte. J'ai dit là-dessus tout ce qu'il est nécessaire de savoir. A deux heures après midi me trouvant à 3 lieues environ de terre, il me vint des pilotes norvégiens qui me firent louvoyer pour gagner la passe de Rooth-Holm (a). Mais le vent qui souffloit foiblement de la partie du nord tomba tout-à-fait le soir, & nous eûmes calme toute la nuit.

Port de
Brandfoom.

Le 2, à trois heures du matin, le vent s'éleva de la partie du nord-est foible, avec une brume épaisse; nous louvoyâmes sous la terre, nous tenant toujours à une lieue de la côte, & à dix heures le tems étant éclairci nous donnâmes dans ladite passe de Rooth-Holm, où j'avois donné l'année précédente; mais au lieu de nous enfoncer jusqu'à Ingelson, comme nous avions fait dans notre premier voyage, nous mouillâmes au port de Brandfoom qui est à l'ouest d'Ingelson. Ce mouillage est bien meilleur que celui d'Ingelson; il est plus grand, & l'entrée en est plus facile. On connoît l'entrée de Brandfoom à une isle qui est comme un pâté à l'ouverture du port & qui est très-saine. Trois vaisseaux de guerre y peuvent mouiller en sûreté, la mer y est toujours belle, & l'on n'y sent pas le vent. Ce

(a) La passe de Rootholm ou de Solmenfiord.

port ou ce bassin est à tribord en passant par le nord de Bommel ; on y entre avec des vents depuis le nord-ouest jusqu'à l'est. J'en ai levé le plan géométrique. Voyez planche XII. On mouille une ancre par 15 à 20 brasses d'eau fond de gravier, & l'on envoie à terre une petite ancre avec un grelin de l'arrière au sud de la première.

Planche XII.

Le 3 les vents étant au sud frais avec de la pluie & le ciel couvert, j'appareillai à deux heures après midi de Brandsboom pour monter à Bergues. Après avoir fait 3 ou 4 lieues il vint du calme, & nous fûmes obligés de nous faire remorquer par tous nos bâtimens à rames pour gagner un mouillage.

Le 4 au matin le vent s'étant levé de la partie du sud-sud-ouest foible, je mis sous voile, & je mouillai à Bergues à deux heures après midi dans le même endroit où étoit la frégate la Folle. Après avoir pris les vivres & les rafraichissemens dont j'avois besoin je partis de Bergues le 24 juillet & je sortis par la passe du nord comme l'année précédente, pour aller en Islande.

Le 30 au soir m'estimant à 12 lieues dans le sud-est de Langerne, les vents au nord avec de la brume, je fis sonder ; mais je ne trouvai point le fond, & je mis en panne. J'ordonnai aux officiers de quart de sonder toutes les deux heures pendant la brume, & de faire route au ouest-nord-ouest si elle se dissipoit assez pour donner trois lieues d'horison.

Attérage d'Islande.

Le 31 à 5 heures du matin nous vîmes la terre. Je

Planche X.
p. 159.

continuai à courir pour m'en approcher, mais le vent souffloit foiblement de la partie du nord. Amidi j'observai la hauteur du pôle que je trouvai de 66 degrés 26 minutes, & je tirai une vûe de terre très-remarquable. Voyez planche X, fig. 20. Nous vîmes après midi plusieurs dogres ou bâtimens de pêche, & tous ceux à qui je parlai me dirent qu'il n'y avoit rien de nouveau dans la flotte. Nous eûmes 7 à 8 jours de beau tems que j'employai à sonder & à faire des relevemens.

Le 10 août voyant apparence de mauvais tems je m'éloignai de la côte.

Planche X.
fig. 21 & 22.
p. 159.

Le 12 & le 13 nous essuyâmes un coup de vent de sud-ouest; la mer étoit terrible. Je restai toujours à la cape à la grande voile avec le petit focq, & sous cette voilure mon bâtiment se comporta parfaitement. Depuis le 13 nous eûmes toujours des vents variables & de la brume; enfin le 19 voyant que le tems ne s'éclaircissoit pas, & que la saison étoit avancée, je fis route pour aller reconnoître les isles de Schettland, je pris hauteur sur ces isles & j'en tirai une vûe. Voyez planche X, fig. 21 & 22.

Cap Boquen-
nais.

Le 24 étant à 15 lieues par estime dans l'est-nord-est de Boquenais je fis sonder, & je trouvai 80 brasses d'eau fond de vase. Je courus 4 lieues au ouest-nord-ouest, & fis donner un second coup de plomb; je trouvai 70 brasses d'eau fond de sable vaseux. Je continuai au même air de vent, & m'estimant à 4 lieues dans

l'est du milieu du cap Boquenefs, je n'en eus aucune connoissance; je sondai, & je trouvai 50 brasses d'eau fond de sable fin mêlé de vase; alors je fis gouverner au sud-quart-sud-est pour aller chercher le *Dogre-Banc*, les vents au nord très-frais. Comme l'horison étoit éclairé, que le cap Boquenefs est très-haut, & que j'avois parlé à des pêcheurs de harangs qui m'avoient dit qu'ils étoient à 12 lieues de terre, je suis étonné de n'avoir point vu le cap Boquenefs, & j'ai lieu de croire qu'il est plus nord qu'il n'est marqué sur la carte françoise. Cette carte le place par 57 degrés 32 minutes de latitude, mais la carte hollandoise le met par 57 degrés 58 minutes. A la pointe de Boquenefs est un petit banc que les Hollandois nomment *Ratterburg*. On trouve 3 brasses d'eau sur ce banc de basse mer: il y a un passage d'une lieue entre ce banc & la terre. Au sud de Boquenefs on voit une isle & plusieurs roches, & à terre de ces roches on peut mouiller par 10 brasses d'eau à l'abri de tous les vents de la partie du nord. Les courans portent au sud le long de ces côtes.

Remarque
sur le cap.

Le 26 à midi j'eus la sonde des Accords du *Dogre-Banc*, & depuis cet instant je ne cessai de sonder jusqu'aux bancs d'Ostende. Comme le détail des différentes routes que j'ai faites en sondant seroit long & ennuyeux, j'indiquerai seulement les sondes & leurs points de latitude & de longitude.

TABLE des fondes, depuis l'extrémité du Nord-Ouest du Dogre-banc jusqu'aux bancs d'Ostende.

	Basses. Qualité du fond.	Latitude, Long. m ^{rs} . de P.		
		deg.	min.	sec.
	26 Sable gris, taché de noir,	55	9	00 59
	21 même fond,	55	3	00 55
	20 même fond,	54	59	00 52
	18 cailloux & petites pierres de diverses couleurs,	54	56	00 50
	14 même fond,	54	53	.. 47
	15 même fond,	54	50	.. 39
	18 même fond,	54	53	.. 34
	18 même fond,	54	54	.. 19
	18 même fond,	54	48	.. 21
Variation observée, 19 deg.	17 même fond,	54	44	.. 14
	15 même fond,	54	39	.. 7
	15 même fond,	54	35	orient. 3
	14 sable fin & petites coquilles,	54	33	ori. 6
	12 sable fin,	54	31	.. 9
	18 même fond & extrémité du Dogre-banc,	54	30	.. 18
	26 sable fin blanc & coquilles,	54	20	.. 33
	28 gros sable & petits cailloux,	54	7	.. 41
	24 même fond,	53	54	.. 40
	31 sable vafard,	53	50	.. 40
	22 même fond,	53	47	.. 39
	20 même fond,	53	35	.. 32
	18 sable fin rouge, taché de noir,	53	17	.. 23
	25 même fond,	53	10	.. 21
	20 même fond,	53	7	.. 21
	17 sable fin blanc (banc blanc),	53	5	.. 20
	22 même fond,	53	0	.. 18
	28 sable fin gris,	52	46	.. 15
	25 sable rouge & gris,	52	26	.. 46
	17 même fond,	52	14	.. 47
	19 sable fin,	52	10	.. 40
	20 sable & petits graviers,	51	50	.. 28

Je

Je traversai le Dogre-Banc & les bancs qui sont au sud de ce premier, en prenant d'heure en heure les sondes dont on vient de voir la table. Les vaisseaux qui sont dans le cas de passer le Dogre-Banc, doivent prendre, autant qu'il est possible, par le milieu du banc; car dans la partie de l'est les courans sont violens & portent dans le Categat ou la mer de Dannemarck; & dans la partie de l'ouest il n'y a que 8 ou 9 brasses d'eau; ce qui occasionne souvent des coups de mer d'autant plus dangereux, que le fond est de gros gravier & petits cailloux. Au sud du milieu du Dogre-Banc on trouve 25 & 30 brasses d'eau fond de sable vafard. A 10 lieues au sud du milieu du Dogre-Banc est le *Witte-Water* ou le *Banc-Blanc*; le fond est de sable blanc, & il y a 16 à 17 brasses d'eau. A 5 lieues à l'est de ce banc on trouve le banc de *Welle* dont le fond est de pierres; il y a sur ce banc 18 brasses d'eau. A l'ouest de ce banc, le fond qui est de sable jaune & de gravier noir augmente jusqu'à 22 brasses d'eau. Un peu plus bas sont les bancs de Lemmon très-dangereux, il n'y a de basse mer sur ces bancs qu'une brasse ou 5 pieds d'eau. Il s'y perd tous les ans bien des bâtimens. Le milieu de Lemmon est à environ 7 lieues dans le nord-nord-est corrigé d'Yarmouth. Il faut aussi prendre garde aux bancs d'Yarmouth. On voit par tout ce que je viens de dire que la partie de l'ouest du Dogre-Banc est très-périlleuse. On mouille sur le Dogre-Banc de calme pour étaler des marées. Les batteaux

Instruction
pour le Do-
gre-banc.

pêcheurs de Dunkerque, qui font des bâtimens pontés d'environ 35 tonneaux, y mouillent en tous tems; ils mettent 300 brasses de cable dehors, & effluent souvent de furieux coups de vents à l'ancre. Il en périt quelquefois par un accident: le voici. Les bâtimens par le mouvement du tangage courent sur leur cable, viennent ensuite en travers, & lorsque le cable passe sous la quille les bâtimens font quelques fois renversés.

Le 28 août à trois heures du matin ayant fondé & trouvé 24 brasses d'eau fond de sable, & étant en dedans des premiers bancs de Flandres, je mouillai une petite ancre pour étaler la marée. A 6 heures les vents à l'est-sud-est frais, je mis sous voile & je fis route au sud-sud-ouest. A 9 heures j'eus connoissance des tours d'Ostende, qui restoient au sud-quart-sud-ouest distance de 5 lieues. Je continuai à courir au sud-sud-ouest, parce que le flot porte à l'est avec force. A midi les tours me restoient au sud à deux tiers de lieue. Je tirai trois coups de canon pour appeller les pilotes qui tarderent à venir à bord, & à midi & demi je donnai entre les jettées. La marée commençoit à sortir du port, ce qui me mit dans le cas de me perdre sur un banc qui est à tribord en entrant en dedans des jettées. Heureusement il se trouva une chaloupe du port qui porta promptement une amarre sur les pilotes de la jettée de l'est ou de bas bord en entrant. Lorsqu'on vient de la partie du nord pour prendre connoissance des terres d'Ostende on voit d'abord deux tours, dont la plus

Remarques
sur l'entrée
d'Ostende.

grosse qui a une fleche est celle de la Paroisse. L'autre qui est terminée par une gallerie, est celle de l'horloge ou de la maison de ville. Pour approcher la terre il faut mettre les deux tours l'une par l'autre, jusqu'à prendre connoissance de la Bouée qui est à l'extrémité occidentale de la traverse, sur laquelle il y a un petit pavillon rouge qu'on laisse à bas-bord; l'on gouverne ensuite sur la jettée de l'est qui est la plus saine, & qu'il faut ranger soit en entrant soit en sortant. On passe de pleine mer sur le Stroom & sur la traverse. La mer monte de 18 pieds sur ces deux bancs. Un pilote entretenu, a soin moyennant un petit pavillon bleu qu'il met à mi-marée, de faire connoître que les petits bâtimens peuvent entrer. Il met un autre grand pavillon bleu dans lequel on voit un aigle, pour avertir les gros bâtimens qu'ils peuvent donner dans le port. Si l'on ne met point de pavillons, c'est une marque qu'il n'y a pas assez d'eau; dans ce cas, s'il est pleine mer, il faut prendre le parti de revirer au large ou de mouiller; on peut mouiller en rade ou à terre du Stroom, & dans l'ouest-nord-ouest de la traverse par 6 à 7 brasses d'eau fond de sable. La mer monte à Ostende dans les nouvelles ou pleines lunes de 19 pieds, & de 14 pieds dans les mortes eaux. Il reste de basse mer sur le Stroom 6 à 7 pieds d'eau. La marque pour l'éviter est de tenir les deux tours ouvertes de la largeur apparente de la plus grosse des deux tours qu'il faut laisser à l'est. A la pointe orientale dudit banc il reste 3 brasses d'eau. Il ne reste que

3 pieds d'eau sur la barre ou la traverse, & même 2 pieds un peu à l'est de la jettée au bout des pieux ou pilots. Enfin pour entrer à Ostende il faut faire attention à l'heure de la marée, qui est dans le port de 12 heures dans les nouvelles & pleines lunes, & de trois heures sur les bancs qui sont au large. Il faut encore faire attention que le flot porte avec rapidité dans l'est-nord-est, c'est pourquoi l'on doit gouverner un peu en dedans de la jettée de l'est, & manœuvrer selon les vents. L'entrée du port ou des jettées est sud-sud-est & nord-nord-ouest; mais après avoir dépassé le banc qui est à tribord en entrant, le port fait un coude & court au sud-sud-ouest. Si l'on est obligé d'entrer sans pilote dans le port, & si le vent est fort il faut être prêt à mouiller l'ancre de bas-bord aussitôt qu'on a dépassé le banc qui est à l'entrée du port & qu'on a mis le cap au sud-sud-ouest; car si l'on ne mouilloit pas on seroit emporté par le courant sur les vases au fond du port. Le port d'Ostende est très-commode pour tout bâtiment au-dessous de quarante canons; mais il se comble tous les jours, sur-tout depuis qu'on a fait une digue pour empêcher l'inondation du Polder S^{re}. Catherine, qui est d'environ 2500 arpens de terre aujourd'hui bien cultivés. On peut faire dans ce terrain autrefois inondé, le plus beau bassin de l'univers en formant une écluse dans le milieu de la digue faite il y a 30 ans pour s'opposer à l'inondation. Les Ostendois pourront nétoyer & creuser leur port au-

tant qu'ils voudront, par le moyen des eaux qu'ils peuvent mettre à la marée montante dans le *Sandfort*. A l'égard du banc, qui est en dedans les jettées à tribord en entrant, il est facile de le détruire en faisant une épi sur la jettée de l'est pour changer la direction des chasses par un angle de réflexion égale à celui d'incidence; les eaux de la belle écluse de Schlick, quoique très-éloignée & très-mal placée suffisent pour enlever ce banc. Si l'on avoit placé cette écluse plus près du port marchand à l'entrée du canal de Bruges, on auroit réuni sa défense & son utilité, au lieu qu'en l'endroit où elle est elle fait peu d'effet pour curer le port, & qu'il est difficile de la protéger contre l'ennemi. La ville d'Ostende est petite, mais très-jolie; elle s'est rendue célèbre durant les guerres des Pays-Bas: Ostende tire sans doute son nom de sa situation; car comme elle est à l'extrémité de la Flandres du côté de l'est on la nomme *Ostende*, tirée de ces deux mots *ost* qui signifie *est*, & *end* qui signifie *fin*, c'est-à-dire *fin du côté de l'est*. Ostende s'est sur-tout illustrée par le siège qu'elle soutint en 1601, contre l'Archiduc. Ce siège, qui dura trois ans, commença au mois de juillet 1601, & la ville ne capitula qu'au mois de septembre 1604. Il périt pendant le siège quinze Colonels, sept Maréchaux de camp, cinq cens soixante-cinq Capitaines, onze cens soixante-six Lieutenans, trois cens vingt-deux Portes-enseignes, quatre mille neuf cens onze Sergens, neuf mille cent soixante-

Étymologie
d'Ostende.

Anecdotes
sur Ostende.

fix Caporaux, six cens dix Anspassades, cinquante-quatre mille trois cens soixante-six Soldats, six mille onze Matelots, onze cens quatre-ving-seize femmes ou enfans, ce qui fait plus de soixante-dix-huit mille personnes. Ostende n'a commencé à être fortifié qu'en 1572. C'étoit cependant une ville connue plusieurs siècles auparavant, car on voit dans la grande chronique de Flandres que Robert de Frise dixième Comte de Flandres, mourut en 1093, après avoir gouverné 22 ans, & bâti trente Eglises dédiées à S. Pierre, dont la première fut élevée à Ostende. L'abrégé de la chronique de Flandres (a) fait aussi mention d'Ostende en parlant de Philipès Elstén seizième comte de Flandres qui mourut en 1191, & qui fit pendre & exposer sur des roues le long de la côte depuis Blankenberg jusqu'à Ostende, quatre-vingt Gentilshommes normands qui s'étoient emparés de quelques navires appartenans à la princesse de Portugal sa femme. Du tems de Philipès Elstén on trouva sur la côte près d'Ostende un monstre marin qui avoit 40 pieds de longueur & 8 grosses pattes. Jacques Marchantiers dans sa description de Flandres livre premier page 79, dit en parlant de ce monstre, *Rostro aquilino, cristâ gladiatâ*; l'expression de *cristâ gladiatâ* me feroit juger que cet animal étoit un Espadon, peut-être d'une espèce particulière.

Départ d'Ostende.

Après avoir fait réparer à Ostende le bâtiment du

(a) Chronique abrégée, chap. xliij. p. 30 & 31.

Roi & rafraichi l'équipage, je me disposai le 12 de septembre à continuer ma route pour Brest.

Le 13 à midi les vents à l'est, bon frais, le tems sombre, je sortis du port en rangeant la jettée de l'est. Quand nous fûmes en dehors des jettées nous mîmes le cap à l'ouest, pour passer au-sud de la bouée qui est à l'extrémité du banc devant le port. Après avoir dépassé cette bouée nous gouvernâmes du ouest-nord-ouest au ouest-sud-ouest, côtoyant la côte à trois quart de lieues de distance jusques devant Nieuport, que nous arrondîmes en nous écartant un peu plus de terre. A 4 heures nous mîmes le cap au sud pour éviter la pointe de l'est du Brac, & gagner l'entrée de la rade de Dunkerque du côté de l'est. Lorsqu'étant au large du brac du côté de l'est, on veut approcher la terre pour gagner le chenal, on doit mettre la tour de Sainte Catherine par les deux tours de Bergues, en tenant cependant celle de Bergues un peu à l'est de celles de Sainte Catherine, qui est la seule tour qui soit sur la côte en cet endroit. Connoissant par la sonde ou l'augmentation de l'eau, que nous avions passé la pointe de l'est du brac, & que nous étions dans le chenal de l'entrée de la rade, nous gouvernâmes au nord-ouest & nord-quart-ouest sous le petit hunier pour aller chercher notre mouillage. A quatre heures & demie nous laissâmes tomber l'ancre par 7 brasses d'eau fond de sable vaseux, & nous affourchâmes est & ouest même fond & même brassiage. Etant affourché, je re-

Mouillage
Dunkerque.

Remarques
sur la rade de
Dunkerque.

levai le risban au sud-quart-sud ouest, & la tour de Dunkerque au sud. Je ne dois point oublier de dire que pour aller d'Ostende à Dunkerque il y a un chenal plus facile & plus sûr que celui que nous fîmes, sur-tout pour un bâtiment comme l'Hirondelle; il ne s'agit que de ranger la côte à un quart de lieue de distance, & d'avoir soin d'arrondir le banc qui est à l'entrée de Nieupoort. La rade de Dunkerque est bonne parce qu'il y a peu d'eau (a) & que la tenue est forte. Cette rade peut contenir la plus grande armée navale; elle n'est fermée que par un banc de sable nommé le Brac, sur lequel il ne reste qu'une brasse d'eau à basse mer, & qui assèche même en plusieurs endroits. Les vents les plus à craindre dans cette rade sont ceux depuis le ouest-nord-ouest jusqu'au nord-est. La mer y est souvent très-grosse, sur-tout quand le vent souffle du ouest-nord-ouest parce que la lame entre par la passe de l'ouest. Ce vent est le plus propre à faire chasser les ancres & rompre les cables, sur-tout à la marée montante; parce que les vaisseaux ont à soutenir en même-tems & l'effort du vent & l'impulsion du flux.

Extrait de
l'histoire de
Dunkerque.

Dunkerque est célèbre par son antiquité, par son port & par ses révolutions. Environ soixante ans avant l'ère chrétienne, les peuples qui habitoient les côtes de la mer où est située Dunkerque s'appelloient *Diabintes*. Ce nom qui est latinisé tire son origine de la langue teutonique, dans laquelle il s'écrit ainsi;

Die

(a) On mouille par six, sept, huit & neuf brasses d'eau.

Die Hap-Inden, & signifie *Navigantes in portu securis formæ*, ou ceux qui naviguent dans le port fait en forme de hache. Les *Morins* étoient leurs voisins, c'est-à-dire ceux de Boulogne, Calais, Saint-Omer, Théroutane, & Aire; & ceux de Bergues, Honflicote, Furne, Dixmude & Nieuport se nommoient *Menapiens*. Ces trois peuples joints aux *Nerviens*, leurs alliés, allèrent au-devant de *César* quand il conquît les Gaules, & lui livrèrent bataille sur les bords de la Sambre; elle resta long-tems indécise, & *César* ne la gagna que par un secours considérable qu'il reçut pendant ce combat, malgré cela il perdit tant de monde, qu'il ne put subjuguier ces peuples que les années suivantes qu'il leur livra une seconde bataille où ils furent défaits; ils se réfugièrent dans les bois, & s'y défendirent courageusement pendant deux ans avant d'être subjugués; César s'en étant rendu maître, leur laissa pour gouverneur *Corvinus*. Les Romains construisirent plusieurs forteresses, entr'autres celle de Cassel à six lieues de Dunkerque dans les terres, où résidoit le gouverneur des Pays-Bas. Le village de Mardyck, dont on fit une très-bonne forteresse dans la suite, est situé à une lieue & demie ou environ à l'ouest de Dunkerque, il a donné le nom à plusieurs camps & batailles; c'étoit autrefois le célèbre *Portus iccius*, dont César parle dans ses Commentaires qui en a même retenu le nom, comme qui diroit *la mer Diccium*, ou *mare Dick* selon quelques auteurs, le sieur Chifflet en a donné une carte & une

description assez ample: il dit que la plus grande partie de ce pays étoit du tems de César couverte de bois, & inondée dans d'autres endroits, & qu'il n'y avoit que quelques digues ou chemins élevés au-dessus des marais qui conduisoient aux ports de mer. Celui Dick ou *Diccium* étoit le plus considérable, & s'appelloit le port ultérieur ou extérieur; la mer s'étendoit alors jusqu'à un bourg nommé *Citbieu*, qui étoit le port intérieur ou citérieur, d'où s'est formé *Citbieu*. Ce bourg s'est appelé ensuite S. Omer, du nom d'un évêque de Thérrouane qui y fit bâtir une église & plusieurs maisons pour établir quelques pauvres de son Diocèse, & les faire vivre par le commerce de ce port. Après sa mort les reliques de ce saint ayant été transportées à Cithieu, on a donné son nom à l'Eglise & à la Ville qui fut bâtie dans la suite.

Saint Victricius, évêque de Rouen, fut le premier qui vint prêcher sur les côtes de Dunkerque la Religion chrétienne en 396. Les derniers Romains furent chassés par Méroüe, qui soumit cette province à la domination françoise en 450. S. Eloi vint y prêcher la foi en 646, & y fit quelque séjour, ce qui attira grand nombre de prosélytes; il y fit bâtir une église assez grande dans les Dunes, où quantité de pêcheurs & pauvres gens étoient établis depuis long-tems. Cet endroit fut bientôt fréquenté des Chrétiens des environs; on donna le nom de Dunkerque à cette église, & à la ville qui se forma par la suite dans cet endroit. Le mot *Kerke* en

langue teutonne, d'où dérive la flamande, signifie *temple* ou *église*. On appella ce lieu d'un nom composé de ces deux mots, *Dune & Kerke*, & par abréviation on a dit *Dunkerque*.

Les Pays-Bas furent long-tems gouvernés par des Forestiers établis par des Rois de France. Baudouin en 864, étoit Forestier de Flandres ou des Pays-bas ; ayant enlevé & épousé Judith fille de Charles le Chauve, qui lui pardonna cet enlèvement & ce mariage, il devint le premier Comte de Flandres ; le Roi voulut bien en sa faveur ériger ce pays en Comté sous l'hommage de la France. Le nombre des habitans de Dunkerque augmentant tous les jours par la commodité d'un port naturel, Baudouin III. fit entourer ce lieu d'une muraille en 906, pour mettre ses habitans à couvert des incursions des brigands. Ils s'attachèrent au commerce, à la pêche, & travaillèrent à l'embellissement & aux commodités du port. Philippe d'Alsace y fit construire plusieurs vaisseaux de guerre pour passer dans la terre sainte. En 1170, des pirates normands, la plupart gentilshommes, interrompirent leur commerce en arrêtant leurs vaisseaux dans la Manche ; ils arrêterent & même dépouillèrent la Princesse de Portugal qui s'étoit embarquée pour venir épouser le Comte Philippes en Flandres. Ce dernier fit un gros armement à Dunkerque qu'il envoya en course contre eux. Cette flotte fut assez heureuse pour les prendre tous & les conduire

à Dunkerque, où ils furent condamnés à mort comme je l'ai dit en parlant d'Ostende. Cette défaite attira la bienveillance du Souverain sur les Dunkerquois, auxquels il accorda plusieurs privilèges & exemptions. En 1232, Dunkerque ayant été vendue à Godefroi de Condé, évêque de Cambrai, à condition de retourner au comte de Flandres après sa mort; il fit beaucoup élargir & approfondir le port, & fit faire deux jettées assez avant dans la mer.

Dunkerque fut séparé du comté de Flandres, & érigé en seigneurie particulière par Robert de Bethune en faveur de Robert de Cassel son fils, qui embellit la ville par un château, & y établit le magistrat. Il fonda trois confrairies d'arbalétriers, de tireurs d'arcs & d'arquebusiers, pour exercer les bourgeois, & les perfectionner dans l'usage des armes; étant mort sans garçon, sa fille unique Jolande épousa un duc de Bar. Cette alliance donna les premières armes de Dunkerque.

En 1382, les Gantois s'étant révoltés contre leur souverain, appelèrent à leur secours les Anglois, & s'emparèrent de la ville de Dunkerque; mais Charles VI, roi de France, la reprit en la même année, & la rendit à son seigneur.

En 1403, on rétablit les murailles & fortifications endommagées par ces sièges, & l'on approfondit beaucoup les fossés.

En 1436, les Anglois prirent Dunkerque.

En 1440, on bâtit une église au pied de la tour élevée peu de tems auparavant, pour servir de fâre, & de clocher pour la paroisse.

Entre plusieurs grands hommes que cette ville a produits, on trouve un *Nicolas Vandebelle*, grand théologien, quatre fois recteur-magnifique de l'université de Louvain, un *Corneille Schepper*, grand philosophe & bon politique, qui, sous François premier, fut à Paris professeur de Philosophie & de Mathématique. Il fut choisi par Charles V. pour ménager ses intérêts avec la plus grande partie des princes de l'Europe, & fut nommé deux fois ambassadeur vers le sultan Soliman; il étoit fort estimé de tous les savans.

La pêche ayant toujours fait le principal commerce de la ville. On comptoit en 1532 jusqu'à cinq cens busses ou navires de cinquante à soixante tonneaux destinés à la pêche dans le Nord; chacun de ces pêcheurs, parmi les filets que l'on jettoit à la mer, en avoit un appelé le filet saint; tout le poisson qui s'y prenoit étoit vendu au profit de l'église; de ce profit on rebâtit en 1560 l'église qui avoit été brûlée en 1558.

Dans la guerre qu'eut la France en 1558 contre l'Espagne & l'Angleterre, le maréchal de Termes, avec dix-sept mille hommes, vint faire le siege de Dunkerque. Il n'y avoit pour-lors dans cette place que quatre cens hommes de garnison; elle fut prise d'assaut &

pillée, quantité de bourgeois y furent massacrés. Bergues subit le même sort; le pillage fait dans ces villes & aux environs étoit si prodigieux, que dans le camp des François on y donnoit une vache pour deux ou trois sols. L'on y vendit trente-huit bêtes à cornes pour un écu d'or. On avoit même brisé les cloches pour en emporter les morceaux; les ennemis de la France ayant rassemblé une armée dans les environs de Saint-Omer pour venir attaquer les François, le maréchal de Termes voulant se retirer, fit mettre le feu dans plusieurs endroits de la ville, pour achever de détruire ce qui avoit échappé à la rage de ses soldats; l'église, les couvents & presque toute la ville furent consumés par les flammes, ainsi que plusieurs navires chargés du butin que les vents contraires avoient retenus dans le port. Après ces horreurs, il se mit en marche pour réjoindre le gros de son armée, mais le comte d'Egmont, général des Espagnols survint avec quinze mille hommes de troupes, & quantité de payfans qui taillèrent en pièces le maréchal de Termes, & le firent même prisonnier avec les principaux de son armée.

En 1583, la ville de Dunkerque fut prise par les confédérés, & reprise la même année par le duc de Parme, qui fit réparer considérablement le port, & y fit construire plusieurs vaisseaux de guerre, entr'autres quatorze commandés par le vice-amiral de Wacken, qui fit beaucoup de prises sur les Hollandois; l'année

suivante, les armateurs soutenus de ces vaisseaux firent aussi quantité de prises qu'ils faisoient entrer dans le port, quoiqu'il fût bloqué par une escadre hollandoise. Charles Dauwere & son fils Jean étoient les chefs de ces flottes d'armateurs; ils étoient tous deux intrépides & très-habiles dans la manœuvre, ce qui fit retirer l'escadre des Hollandois qui couloit beaucoup sans donner aucun profit. Ce fut vers ce tems qu'arriva dans la Manche l'armée navale (a) des Espagnols, nommée l'*Invincible*, qu'une tempête dispersa; plusieurs navires périrent en mer, d'autres se perdirent sur les côtes de France & d'Angleterre, & les tristes débris de cette flotte furent conduits heureusement en Espagne par l'habileté du capitaine Michel Jacobs, Dunkerquois, excellent marin; cependant les Dunkerquois ne cessoient d'armer en course, & de faire des prises très considérables sur les Hollandois & les Zélandois. Ces richesses attirèrent à Dunkerque un grand nombre de matelots étrangers; les Hollandois en redoublèrent d'ardeur pour bloquer le port de Dunkerque en y envoyant jusqu'à cent bâtimens, ce qui n'empêcha pas les corsaires de sortir à la faveur de la nuit ou de la légèreté de leurs bâtimens, & d'aller faire des

(a) Cette armée navale étoit composée de cent cinquante gros vaisseaux, sans compter les petits bâtimens. Elle étoit destinée à conquérir l'Angleterre. Elle étoit commandée par le duc de Medina Sidonia. La reine d'Angleterre engagea les pierreries de sa couronne, pour l'armement d'une flotte sous les ordres de l'amiral Houvard & du fameux François Drac en 1588.

prises dans le Nord. Ils attaquèrent même un gros vaisseau de guerre commandé par le vice-amiral Anthonisen, mais qui n'étoit pas alors sur son vaisseau. En l'absence du vice-amiral, le commandant se voyant desarmé, la moitié de son équipage hors de combat, & les ennemis déjà dans son bord, mit le feu aux poudres, & sauta en l'air en endommageant beaucoup les Dunkerquois. On fortifia la ville par de nouveaux ouvrages, & l'on continua heureusement la course. En 1595, un seul armateur amena dans le port de Dunkerque jusqu'à trente maîtres de busses, & d'autres navires, qu'il s'étoit contenté de rançonner pour plus de 200000 livres, somme prodigieuse pour ce siècle; un autre armateur, Daniel de Koster, revenant à Dunkerque, après avoir rançonné plusieurs bâtimens, fut entouré par la flotte hollandoise; il se battit en désespéré, & mit plusieurs navires hollandois hors de combat; enfin pressé de toute part, il mit le feu à la Sainte-Barbe, & sauta avec d'autres navires qui l'avoient abordé.

Le cardinal archiduc Albert d'Autriche, qui avoit remplacé le duc de Parme, voulant signaler son avènement au gouvernement des Pays-Bas, mit en 1596 le siège devant Calais qu'il emporta en peu de tems; cette acquisition fut un avantage pour la course. Les Hollandois intéressés à l'empêcher, mirent quatorze gros vaisseaux à l'ancre devant Dunkerque, & neuf autres tenoient la mer pour intercepter les navires qui vou-

loient

loient y entrer. Calais fut rendu aux François par le traité conclu en 1598 entre la France & l'Espagne; malgré l'escadre hollandoise, les prises arrivoient toujours heureusement, & l'on se battoit avec d'autant plus de courage, que les prisonniers qu'on se faisoit de part & d'autre étoient pendus.

En 1609, il se fit une trêve pour douze ans entre les Espagnols & les Hollandois. A son expiration les Armateurs joints à neuf vaisseaux espagnols ruinèrent le commerce des Hollandois.

En 1622, on construisit la citadelle de Mardick pour mettre Dunkerque à couvert des insultes des ennemis. Dans cette année Jean Jacobsen de Dunkerque, capitaine de navire commandant le S. Vincent d'environ cent cinquante hommes d'équipage, étant sorti du port d'Ostende avec deux autres bâtimens de guerre commandés par deux Espagnols; neuf vaisseaux de guerre hollandois, environ quatre heures après sa sortie, environnerent & canonnerent le S. Vincent. Ses deux camarades se sauverent. Jacobsen soutint seul le combat pendant treize heures, coula deux des vaisseaux ennemis à fond, & endommagea beaucoup les autres, mais réduit à trois ou quatre hommes de son bord, le reste ayant été tué ou blessé, & cinquante des ennemis s'étant jettés dans son navire, il mit le feu aux poudres, & sauta avec eux; le fracas fut si terrible, qu'un des navires hollandois fut démâté, & qu'un autre manqua de couler à fond par le

Cc

poids de quelques gros canons de bronze qui sautèrent en l'air & tomberent sur son pont; tous les autres étoient dans un très-mauvais état. Plus de quatre cens hommes des ennemis périrent dans ce combat. Cette perte, loin de diminuer le courage des Dunkerquois, ne fit que les animer davantage pour venger leurs compatriotes. Les sieurs Wandewalle pere & fils équipèrent dix-huit vaisseaux, qui joints à d'autres firent plus de six cens prises, dont six vaisseaux de guerre de la premiere force; des seules prises faites par quatre des vaisseaux de Wandewalle, le dixieme qui en revint au roi d'Espagne montoit à plus de cent mille florins; & malgré les escadres des Hollandois qui bloquoient toujours le port dans cette guerre, les Corfaires de cette ville ruinerent leur pêche & leur commerce. En 1626, le profit de la course fut évalué à plus de dix millions. En 1629, les Dunkerquois enleverent quatre-vingt-onze vaisseaux richement chargés, sans compter les rançons & d'autres bâtimens qu'ils brulerent en Norvège & ailleurs.

Mathieu Rombout dunkerquois, vice-amiral des Espagnols, combattit l'amiral Pierre Hein; ce dernier perdit la vie. Il fut très-regretté des Hollandois. Ceux-ci sâchés de leurs pertes continuelles, après avoir privé de ses emplois le vice-amiral Drop qui commandoit devant Dunkerque, augmenterent leur flotte jusqu'à quatre-vingt vaisseaux pour le bloquer entierement; mais s'étant approché trop près du fort de Mardick, le canon fit sur cette armée un feu si bien dirigé, qu'elle

fut obligée de se retirer après avoir beaucoup souffert.

La guerre ayant été déclarée en 1635, entre la France & l'Espagne, les Dunkerquois enleverent d'un seul coup quatorze vaisseaux françois chargés de vin, & quelques jours après le capitaine Nortman en prit onze autres. L'amiral Colaert Dunkerquois, commandant dix-sept vaisseaux de guerre, brula près de cent cinquante buffes hollandoises convoyées par une escadre, l'amiral fut lui-même brûlé, & le vice-amiral fut conduit à Dunkerque. Une des prises les plus considérables fut celle de ce fameux pirate françois nommé le Loutre, monté de dix-huit pieces de canons, lequel avoit pris dix-sept navires qu'il avoit coulés à fond, & dont il avoit retiré les effets les plus précieux; on y trouva entr'autres dix-sept mille florins, six mille piaftres, cent vingt-deux livres péfant d'argent en lingot, un coffre plein de vaisselle d'argent, & beaucoup de pierreries.

En 1636, ledit Colaert prit & conduisit à Dunkerque l'amiral hollandois *Houtebeen* ou *Jambe-de-bois*. Ce Colaert a servi l'Espagne trente-six ans, a pris aux ennemis cent neuf navires & vint-sept vaisseaux de guerre, & leur a enlevé plus de quinze cens pieces de canon dans différens combats; il fut blessé dix-sept fois assez dangereusement; il mourut à Dunkerque en 1637. Le grand nombre de prisonniers qu'on amenoit occasionna la peste dans cette ville; elle y fit périr grand nombre de personnes. La course favori-

soit toujours les Armateurs, malgré une escadre que commandoit l'amiral Tromp pour bloquer le port. En 1640, on aggrandit l'enceinte de la basse ville pour y loger la quantité d'habitans qu'elle ne pouvoit plus contenir, tant les armemens qu'on y faisoit attiroient de monde.

Ce fut en 1641, que Dom Pédro de Leon, gouverneur de Dunkerque, obligea le vice-amiral Mathieu Rombout de sortir du port avec son escadre pour aller au secours des Espagnols lors de la révolte du Portugal. Ce gouverneur, officier général des troupes de terre, ne connoissoit pas la difficulté de passer à travers l'escadre supérieure des ennemis, qui étoit entre Graveline & la Ville. Il ne voulut pas écouter les représentations de Rombout, qui forcé d'obéir, fut battu comme il l'avoit prédit, & tué dans ce combat après une résistance des plus opiniâtres. Une partie de son escadre fut prise, & l'autre mise en fuite. Sa mort fit autant de peine aux Espagnols, que de plaisir à leurs ennemis dont il avoit été la terreur. Un descendant en ligne directe de cet amiral Rombout a fait deux campagnes sous mes ordres en qualité de pilote.

En 1642, Joseph Pieters, vice amiral se trouvant avec cinq vaisseaux & une barque longue dans la rade de Vivaros en Espagne, y fut attaqué à onze heures du matin par vingt-quatre vaisseaux françois & huit galères, dont l'amiral françois de soixante-six pieces de canon fut si maltraité, qu'il fut obligé de se retirer.

Le combat ne cessa que par la nuit, pendant laquelle de Dunkerquois se retira avec ses six bâtimens.

En 1645, les François attaquèrent le fort Mardick, qui capitula après six semaines de siege. Mais le gouverneur de Dunkerque ayant assemblé tous les matelots & quelques troupes, le reprit pendant une nuit d'hiver. Il fut repris de nouveau par les François en 1646, après un siege de 21 jours. Celui de Dunkerque suivit immédiatement; le prince de Conde s'en rendit maître en moins d'un mois, quoiqu'il fût vigoureusement défendu par le marquis de Lede, qui fut obligé de capituler ne pouvant être secouru ni par mer ni par terre; il sortit avec les honneurs militaires.

En 1652, pendant les guerres civiles de France, l'Archiduc Léopold le reprit, & en rendit le gouvernement au marquis de Lede qui l'avoit si bien défendu auparavant.

En 1656, les Anglois s'unirent aux François & aux Hollandois pour faire la guerre à l'Espagne. Les Dunkerquois joints aux Ostendois prirent une flotte entière de quarante vaisseaux anglois, & peu de jours après trente-trois autres bâtimens.

En 1657, le maréchal de Turenne avec quelques troupes angloises prit le fort Mardick. Il le remit aux Anglois qui y envoyèrent une flotte chargée de quantité de matériaux pour fortifier cette place, & la rendre, en quelque sorte imprenable. Ils y mirent quinze cents hommes de garnison.

En 1658, le maréchal de Turenne investit Dunkerque, le Roi le joignit avec une puissante armée. Les Espagnols sous la conduite de Dom Juan d'Autriche & du prince de Condé, tenterent de jeter du secours dans la place, mais ils perdirent la bataille des Dunes, & le marquis de Lede gouverneur de la ville, étant mort des blessures qu'il avoit reçues, la garnison capitula le 25 juin après six semaines de siège. Le lendemain la garnison espagnole fortit, le Roi y entra le même jour au matin, & remit après midi cette place aux Anglois, aux conditions de laisser jouir cette ville de tous ses privileges; ainsi dans moins d'un jour elle se vit successivement sous la domination de trois couronnes. Les Armateurs de Dunkerque & d'Osicnde avoient pris pendant la guerre plus de deux mille cinq cens vaisseaux. Les Anglois firent construire une forte citadelle à la place du fort Léon, & fortifierent beaucoup la ville qui fut vendue aux François en 1662, pour une somme de cinq millions par la négociation du Comte d'Estrades. Le Roi y fit son entrée le 2 décembre, y maintint les privileges, & accorda une franchise pour tout ce qui entroit dans ce port ou en sortoit. En 1665, on travailla à de nouvelles fortifications de même qu'à la citadelle. En 1680, on jeta les fondemens du fort Risban, du fort Verd, & de celui de Bonne-espérance au bout des jettées, qui furent perfectionnées & prolongées très-avant dans la mer. Le Roi y vint souvent

voir les travaux qui durèrent dix à onze ans. Le bassin fut construit en 1686.

En 1688, la France soutint la guerre contre les Hollandois, les Anglois & les Espagnols, pendant laquelle les Dunkerquois armerent considérablement. En 1589, M. Bart chargé d'escorter une flotte de quatorze vaisseaux marchands pour aller au Havre, montoit une frégate de vingt-huit canons, & M. Forbin sous ses ordres une de seize, ils rencontrèrent deux vaisseaux anglois de quarante-huit & quarante-deux canons qu'ils combattirent assez long-tems pour donner le tems aux vaisseaux marchands de se rendre à leur destination, mais blessés tous deux, & ayant perdu cent quarante hommes de leur équipage & leurs bâtimens rasés de l'avant à l'arrière, ils furent pris. La perte des Anglois fut telle que le commandement de leurs vaisseaux tomba à un contre-maître, tous les officiers ayant péri dans ce combat. Les deux capitaines François s'évaderent des prisons d'Angleterre quelques tems après. Le premier arma, & fit quantité de prises sur les ennemis. Il détruisit totalement la pêche des Hollandois, & fit une descente en Angleterre vers Neuschâtel avec sept frégates, y brûla deux cens maisons, & ramena à Dunkerque pour cinq cens mille livres de prises. Quelques jours après, il sortit avec trois frégates, croisa dans le Nord, où il s'empara d'une flotte hollandoise escortée par trois bâtimens de guerre, combattit ces derniers, en prit un, & fit

prendre la fuite aux deux autres après les avoir fort maltraités. Il revint à Dunkerque avec toute la flotte chargée de bled, orge, fer & goudron, &c.

La France ayant fait acheter une grande provision de bled dans le Nord en 1694, M. Bart eut ordre d'aller chercher avec six frégates la flotte de cent & quelques voiles. Cette flotte partie sous l'escorte de trois vaisseaux Suédois & Danois, avoit été prise le 28 juin près de Texel par le contre-amiral de Frise *Hidde Vries*, commandant une escadre de huit vaisseaux de guerre; mais le 29 juin, M. Bart ayant découvert cette flotte, attaqua les Hollandois avec tant de bravoure, qu'en moins d'une demi-heure il s'empara de l'amiral de cinquante-huit canons, d'un autre bâtiment de cinquante & d'un de trente-six; les cinq autres furent fort maltraités, & se sauvèrent. Il reprit toute la flotte; il conduisit à Dunkerque les trois bâtimens de guerre & trente navires: le reste de la flotte relâcha en divers ports de France. Le contre-amiral mourut de ses blessures peu après son arrivée. Ce service rendu à la France dans le tems d'une disette de bled extraordinaire, engagea le Roi à donner des lettres de noblesse à M. Bart, qui avoit été honoré de la croix de saint Louis quelque-tems avant pour d'autres exploits.

Le 11 août 1695, les ennemis, au nombre de cent quatorze voiles sous les ordres de l'amiral Boreklai, tenterent le bombardement de la ville; ils y envoye-
rent

rent plusieurs brûlots chargés d'artifices pour brûler les forts & les jettées, mais ils furent repoussés par le feu bien servi des forts, & par la vigilance de M. Derlingue qui commandoit la marine, & fortit avec plusieurs chaloupes pour accrocher les brûlots chargés d'artifice, & lancés contre les forts & jettées, & pour les éloigner de leur direction en les remorquant dans des endroits où ils brûloient sans faire de mal. M. Bart commandoit au fort de Bonne-Espérance, M. de Sainte-Claire au Château-Verd. Les ennemis jetterent plus de mille deux cens bombes & quantité de carcasses, depuis huit heures du matin jusqu'à sept heures du soir, sans faire aucun dommage: dix bombes tombèrent dans le Risban, elles y tuèrent un officier; une autre bombe qui tomba dans le Fort-Verd n'y fit que son trou; une des frégates ennemies étant échouée sur un banc à marée-basse M. Derlingue y alla avec ses chaloupes, en fit l'équipage prisonnier, & y mit le feu malgré le canon des ennemis. Cette expédition couta beaucoup aux ennemis sans profit. L'année précédente ils avoient tenté la même entreprise.

En 1696, M. Bart parti de Dunkerque, prit dans le Nord une flotte hollandoise de cent six voiles, dont il en rançonna soixante-une, après avoir enlevé à l'abordage cinq vaisseaux de guerre qui l'escortoient. Il fut fait chef d'escadre en 1697. Il partit le 5 septembre 1697 avec six vaisseaux & une frégate, pour transporter le Prince de Conti en Pologne; malgré

Dd

une escadre ennemie très-supérieure qui ne pût l'entamer, il arriva à Dantzic le 26, & ramena ce prince le 11 Novembre suivant à Dunkerque, rien n'ayant répondu aux espérances que les Polonois avoient fait concevoir à ce prince. Sur ces entrefaites, la paix fut conclue à Riswick; pendant cette guerre, les armateurs de Dunkerque avoient fait pour plus de vingt-deux millions de prises sur les ennemis.

En 1701, la guerre se raluma; on construisit le Fort-Blanc. M. Bart ayant reçu les ordres d'armer une escadre, s'y appliqua avec tant d'activité, qu'une pleurésie le mit au tombeau le 27 avril 1702, âgé de cinquante-deux ans, généralement regretté. Son fils André suivit les traces de son pere, se distingua sous M. de Saint-Pol qui commandoit une escadre dans le Nord, & sous M. de Forbin, qui remplaça M. de Saint-Pol, tué en 1705 dans un combat où les vaisseaux qu'il commandoit eurent tout l'avantage. M. Bart, par ses services, parvint au grade de vice-amiral.

En 1712, la paix étant faite, on démolit les écluses, les forts & les fortifications de Dunkerque. Pendant cette guerre, les Dunkerquois y amenerent mille six cens quatorze prises, qui ont produit plus de trente millions, sans compter celles qui ont été conduites en d'autres ports de France.

En 1714, on creusa le canal & le port de Mardick, pour donner l'écoulement aux eaux du pays. Ce port

est à une demi-lieue de Dunkerque à l'ouest, du côté de l'ancien Mardick. On y fit deux écluses pour pouvoir y passer des navires, mais en 1617 on détruisit la grande, & on ne conserva que la petite de seize pieds pour l'écoulement des eaux. Par ce canal qui aboutissoit dans Dunkerque l'on continua le commerce; mais à grands frais, & malgré toutes les oppositions des Anglois. On avoit jetté un bâtardeau en travers du port, entre la ville & la citadelle; mais un gros tems ayant poussé avec violence les eaux de la mer, il se rompit la veille de l'an 1720, & fut emporté tout-à-coup. On commença à y naviguer, on fit des forts & des jettées en fascinage en 1744, & l'on entourra la ville d'un rempart de gazon; mais les forts furent démolis à la paix de 1748. Après cette paix, on fit une cunette pour l'écoulement des eaux des fossés de la ville qui s'y corrompoient. A la dernière guerre, on rétablit l'écluse de Bergues, le bassin, & l'on construisit des forts en fascinage au bord de la mer; mais à la paix, on a démoli les forts, le bassin & la cunette, laissant subsister l'écluse de Bergues pour l'écoulement des eaux.

Le 24 Septembre à neuf heures du matin ayant deux tiers de flot, & les vents au sud est foibles, j'appareillai de la rade de Dunkerque pour retourner à Brest par la Manche. Nous gouvernâmes d'abord au ouest-quart-nord-ouest & ouest-nord-ouest pour sortir de la rade, qui se termine à l'est & à l'ouest par les pointes

Départ de
Dunkerque.

du Brac. On connoît qu'on est à l'ouest du Brac, quand on a le clocher de petite Sainte par la balise de Mardick, de même qu'on fait qu'on est à l'est du Brac, quand on a le clocher de sainte Catherine par les tours de Bergues. Lorsqu'on est sorti de la rade par la passe de l'ouest & qu'on veut donner dans le pas de Calais, il faut gouverner au ouest-nord-ouest & nord-ouest-quart-ouest, pour éviter le Snow, banc qui assèche, & qu'il faut laisser à bas-bord, il ne faut pas non plus gouverner plus nord que le nord-ouest-quart-ouest, de peur d'aller chercher le breban, où il ne reste que trois pieds d'eau à basse mer en certains endroits; mais on ne court aucun risque en gouvernant au ouest-nord-ouest & nord-ouest quart-ouest. Vous connoissez que vous êtes en dehors, c'est-à-dire, à l'ouest de tous les bancs, lorsque vous avez la tour de S. Georges qui est plate, par une petite dune qui paroît comme une île, ou bien lorsque la grande tour de Gravelines vous reste au sud-quart-sud-ouest du compas. J'étois le 24 à midi dans cette position, le vent étoit foible, mais ayant le jufant je faisois du chemin. Les marées sont de douze heures à Dunkerque, de onze heures & demie à Calais, & de trois heures dans le milieu du pas. De midi à six heures je fis route à l'ouest, toutes voiles dehors, les vents toujours de la partie du sud-est foibles. A six heures je relevai le cap Grines au sud, 4 degrés ouest distance de trois lieues, & le château de Douvres au

nord-nord-ouest, distance de quatre lieues, d'où je pris mon point de départ, gouvernant au ouest-quart-sud-ouest & ouest-sud-ouest.

Le 25 au point du jour j'étois à cinq lieues de la côte d'Angleterre, & par mon estime je devois en être à huit lieues; le flot que nous avions eu depuis sept heures jusqu'à minuit nous avoit sans doute jetté dans la partie du nord. A midi le cap *Beahey-head* (a) à la côte d'Angleterre me restoit au nord du compas, distance de quatre lieues & demie, & j'observai 19 degrés 52 minutes de variation. Depuis midi jusqu'à deux heures, les vents de la partie du sud-sud-ouest foibles, je gouvernai à l'ouest; à deux heures les vents ayant passé à l'ouest, & la marée allant de jusant, je mis le cap au sud-sud-ouest. A six heures je relevai le cap *Beahey* au nord-nord-est, distance de huit lieues. A sept heures ayant calme plat & flot, je mouillai une petite ancre par 26 brasses d'eau fond de gravier & coquilles brisées. Je fis ensuite jeter le lock, qui me fit connoître que la marée faisoit trois nœuds. A 11 heures les vents au sud-sud-ouest, je fis appareiller & gouverner à l'ouest.

Le 26 à midi je reconnus la pointe de Barfleur qui me restoit au sud-ouest-quart-ouest, distance de sept lieues. J'observai 50 degrés de latitude, & j'étois par trois degrés 18 minutes de différence occidentale du

(a) Le cap *Beahey* sur la carte angloise est le même que le cap *Bersier* sur la carte françoise.

méridien de Paris. De midi à 5 heures, les vents au sud assez foibles, je gouvernai au ouest-quart-nord-ouest & au ouest-nord-ouest toutes voiles dehors. A 5 heures ayant commencement de flot, je mouillai une ancre à touer par 37 brasses d'eau, fond de petits cailloux & coquillages. Etant mouillé, le cap la Hague me restoit au sud-sud-ouest 5 degrés ouest, distance de six lieues. La marée faisoit cinq nœuds à sept heures & demie.

A 8 heures mon ancre s'étant rompu par le milieu de la verge, j'appareillai toutes mes voiles en virant en même-tems mes grelins. Je gouvernai au ouest-quart-nord-ouest pour présenter le cap au courant; à 10 heures je gouvernai au ouest-nord-ouest & nord-ouest-quart-ouest pour ne point approcher les caquets; à minuit ayant bonne connoissance des feux des caquets, je gouvernai au ouest-nord-ouest; à 4 heures je mis le cap au ouest-sud-ouest, & à 7 heures les vents au sud-est je fis gouverner au sud-ouest pour aller attaquer la côte de Bretagne. Le 27 à midi j'observai 49 degrés 30 minutes de latitude, & j'étois par 6 degrés 3 minutes de longitude. Le même jour j'observai au lever du soleil 19 degrés 45 minutes de variation. De midi à 4 heures je gouvernai au sud-ouest, les vents au sud-est frais, la mer belle. A 4 heures voyant la terre que je prolongeois par ma route, je tins le plus près pour la reconnoître avant la nuit. A 6 heures je relevai la plus grosse de sept isles au sud-sud-est, distance de quatre lieues; je mis le

cap à l'ouest, & j'y gouvernai toute la nuit à petites voiles.

Le 28 à cinq heures du matin je ferrai la terre; à sept heures j'étois nord & sud d'Abrévrack. Je continuai à filer le long de la côte, je donnai à neuf heures dans le Four, où trouvant les vents contraires je louvoyai jusqu'à onze heures que le flot me força de mouiller une petite ancre par 26 brasses d'eau. fond de gravier, à une lieue dans le sud-ouest de la roche qu'on nomme le Four. J'appareillai à cinq heures après midi, mais la nuit m'obligea de mouiller au Blanc Sablon.

Le 29 à sept heures du matin, les vents de la partie du sud foibles & variables, j'appareillai & passai en cabolant entre la grande & la petite Vinotierre. Je mouillai en la rade de Brest à six heures du soir, & le lendemain mon Bâtiment entra dans le port pour désarmer.

F I N.



EXPLICATION

Des termes de Marine dans cette Relation.

A.

ACCORDS (*d'un banc*), ce sont les bords ou les extrémités.
AFFOURCHER, c'est arrêter un vaisseau par deux ancrs opposées.

AMENER, c'est baisser quelque chose.

ANCRAGE, c'est un mouillage, ou un endroit où on peut jeter l'ancre.

ANSE, enfoncement d'un endroit de la côte.

APPAREILLER, c'est lever les ancrs & mettre à la voile.

ARRIMER, c'est arranger avec ordre le lest, les vivres, & la cargaison d'un bâtiment.

ARRIVER, c'est obéir au vent en s'éloignant de la ligne du plus près.

ARRONDIR une roche, une pointe; c'est lui donner du tour.

ARTIMON, c'est le mât de l'arrière.

ATTAQUER LA TERRE, c'est s'en approcher pour la reconnoître.

ATTÉRER, c'est s'approcher d'une terre, & la reconnoître en revenant d'un voyage.

B.

BALISE, c'est un bâton ou une perche qui désigne un danger sous l'eau.

BANC, c'est une élévation dans le fond de la mer.

BANQUISE, c'est un amas de glaces moyennes & flottantes.

BARBE (*Jaïne*), c'est le lieu où l'on garde les poudres.

BARRE, c'est un banc de sable à l'entrée d'un port, sur lequel il y a moins d'eau que dans le port.

BAS-BORD, c'est le côté gauche du vaisseau en regardant l'avant.

BASSE, c'est un danger à fleur d'eau.

BATURE, c'est un danger sous l'eau.

BAIE,

BAIE, c'est un grand enfoncement dans les terres.

BERNE, mettre pavillon en berne; c'est plier le pavillon & le hisser.

BOUÉE, c'est un bois ou tonneau flottant, qui indique l'endroit où l'ancre est mouillée.

BRASSE, c'est une mesure de cinq pieds de roi.

BRISANS, ce sont des rochers ou autres dangers sur lesquels la mer se brise.

BRULOT, c'est un bâtiment chargé d'artifices.

BRUNE, brouillard épais.

C.

CABLE, c'est un gros cordage qui retient le vaisseau par le moyen de l'ancre.

CABLURE ou **ENCABLURE**, c'est la longueur d'un cable ou de cent vingt brasses.

CAJOLER, c'est faire route en travers par le moyen du courant ou de la marée.

CANOT, c'est un bâtiment plus petit que la chaloupe.

CARENER, c'est chauffer, calfater & enduire la partie du bâtiment qui doit être submergée.

CARGUES, ce sont des cordages qui servent à serrer les voiles.

CHALOUPÉ, c'est un petit bâtiment qui sert à porter le cable & l'ancre, & sert aux autres besoins d'un vaisseau.

COMPAS, **COMPAS DE ROUTE**, c'est la boussole.

CORPS-MORT, c'est un point fixe à terre ou en mer, qui sert à amarrer un bâtiment,

COTOYER, c'est faire route le long d'une côte.

COUP-DE-MER, c'est une grosse vague qui se brise contre le bâtiment.

D.

DEGRADÉ, se dit d'un bâtiment que la force du vent a éloigné de terre.

DESAFFOURCHER, c'est lever une des ancres.

DESEMPARÉ (*être*), c'est avoir ses voiles, ses manœuvres, ou ses mâts coupés par le canon.

DOUBLER UNE ROCHE, UNE POINTE, c'est la dépasser.

DRISSE, c'est un cordage qui sert à hisser ou à élever.

E e

E.

ECHOUER, c'est toucher & rester en un endroit fautive d'eau pour faire flotter le bâtiment.

ENCABLURE, c'est la longueur d'un cable.

ÉTABLISSEMENT D'UN PORT ou DES MARÉES DANS UN PORT, c'est l'heure à laquelle il est pleine-mer dans les nouvelles & pleines lunes.

ÉVITER, c'est présenter la proue au vent ou à la marée.

F.

FAIRE DE L'EAU ou AVOIR UNE VOIE D'EAU, c'est lorsque par vétusté ou par accident l'eau pénètre dans le bâtiment.

FAIRE TESTE, se dit d'un bâtiment qui après avoir mouillé tourne la proue au vent ou à la marée.

FILER DU CABLE, c'est en lâcher, en mettre dehors une plus grande longueur.

FLOT, c'est le flux ou la marée montante.

FOCH, voile triangulaire qui est en avant.

FOURRER, c'est garnir un cable de petits cordages ou de toile pour qu'il ne s'endommage pas par le frottement.

G.

GARDE-COTE, c'est un bâtiment armé pour défendre les côtes & empêcher la contrebande.

GISSEMENT d'une terre, c'est sa situation.

GOULET, passage étroit entre deux terres.

GRAIN, c'est un vent pluvieux & momentané.

GRAPINS, ce sont des crocs de fer.

GRELIN, c'est un cordage moindre qu'un cable.

H.

HAUT FOND, c'est une élévation du fond sur laquelle il n'y a pas assez d'eau pour faire flotter un navire.

HISSE, c'est hausser, élever quelque chose.

HUNIER, c'est la voile au-dessus de la hune.

I.

INTERLOPE, navire étranger qui fraude.

JUSANT, c'est le reflux, ou la marée descendante.

L.

LAME, c'est la vague.

LATITUDE, c'est la quantité de degrés dont on est éloigné de la ligne équinoxiale.

LIT DE MARÉE, c'est la trace que fait le courant ou la marée sur la surface de la mer.

LOCK ou LOCH, c'est un instrument pour mesurer le chemin que fait un bâtiment.

LONGITUDE, c'est la quantité de degrés dont on est éloigné d'un premier méridien.

LOUVOYER, c'est aller au plus près sur les deux bords.

M.

MALE (*mer mâle*), c'est une grosse mer.

MARIER DES GRELINS, c'est les joindre, enforte qu'ils fassent force ensemble.

MARNER, c'est le mouvement du flux & du reflux.

METTRE A LA CAPE, c'est ne mettre de la voile que pour soutenir un bâtiment dans une tempête.

METTRE A L'AUTRE BORD, c'est virer de bord.

METTRE LE CAP, c'est présenter la proue vers un point.

MOUILLER, c'est jeter l'ancre.

O.

ORIENTER, c'est disposer les voiles pour recevoir le vent.

P.

PANNE (*mettre en panne*), c'est disposer en même-tems des voiles pour marcher & d'autres pour reculer, de façon que le bâtiment soit arrêté.

PASSE, passage.

PIC (*être à pic*), c'est lorsque le cable d'un vaisseau mouillé est pour ainsi dire perpendiculaire.

PILOT ou PILOTIS, pieux de bois enfoncés dans l'eau.

POUPE, c'est l'arrière du bâtiment.

PRENDRE LES RIS, c'est diminuer une certaine partie d'une voile.

PRÉS, (*plus près*), c'est la ligne qui suit un bâtiment, qui tient ou serre le vent le plus qu'il peut.
PROUE, c'est l'avant.

R.

RAS DE MARÉE, ce sont des bouillonnemens & tourbillons causés par des courans différens, ou par le voisinage des roches.

RADE, endroit où un bâtiment peut mouiller.

RAFALLE, bouffée de vent subit & violent par reprises.

RANGER UN ROCHER, c'est l'approcher par sa route.

RECIF, danger sous l'eau.

RELEVER, FAIRE UN RELEVEMENT, c'est voir à quel air de vent reste une roche, &c.

REMOUX, voyez (Ras de marée.)

ROULIS, c'est le mouvement du bâtiment dans le sens de sa largeur.

S.

SAIN, **SAINÉ**, se dit d'un rocher, d'une côte dont l'approche n'est pas dangereuse.

SEC, (*être à sec*) c'est n'avoir point de voile.

SONDER, c'est voir combien il y a d'eau, ce qui se fait par le moyen d'une corde & d'un plomb.

STRIBORD, c'est le côté droit d'un vaisseau.

T.

TAILLE-MER, c'est la partie de l'avant qui coupe l'eau.

TANGAGE, c'est le mouvement du bâtiment dans le sens de sa longueur.

V.

VARIATION, c'est la déclinaison de l'éguille aimantée.

VENT-ARRIÈRE, (*avoir*), c'est avoir le vent en poupe.

VIRER DE BORD, c'est tourner le vaisseau pour changer de route.

Y.

YOLLE, petit canot léger.

F I N.



UNIVERSITY OF MICHIGAN



3 9015 08837 1411

B 489721

